Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 254

Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler

Rapport d'enquête et d'audience publique

Décembre 2008

Québec

La notion d'environnement

Les commissions d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission d'enquête remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production du présent rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008
ISBN 978-2-550-54813-3 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-54814-0 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 12 décembre 2008

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame la Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au projet de réaménagement de la route 132 à Chandler. Le mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 8 septembre 2008, était sous la responsabilité de M. François Lafond, commissaire.

J'aimerais porter à votre attention qu'il importe, au regard de la protection de l'environnement et de la préservation de la biodiversité, que les aménagements compensatoires dans le marais estuarien comportent une marge de manœuvre pour pallier les incertitudes au regard de l'efficacité écologique des habitats reconstitués. Un suivi de la tourbière devra être entrepris par le ministère des Transports afin d'évaluer l'impact réel du passage de la route 132 dans ce milieu humide et d'apporter les correctifs requis en cas de répercussion sur la pérennité de ce dernier.

La commission d'enquête évalue que les pertes économiques des deux commerces devraient être faibles compte tenu de la prédominance d'une clientèle locale.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Pierre Renaud

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 11 décembre 2008

Monsieur Pierre Renaud
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission d'enquête chargée d'examiner le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler.

Au terme de l'audience publique et après analyse, la commission d'enquête conclut que la réalisation du projet répondrait aux objectifs de sécurité, de fluidité et d'efficacité socio-économique recherchés pour une route nationale.

Je tiens à souligner l'excellente contribution de chaque membre de l'équipe de la commission d'enquête tout au cours de ses travaux.

Le président de la commission,

François Lafond

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 5

La sécurité routière 5

Le choix du tracé 6

Les activités commerciales 6

Le climat sonore 8

Des préoccupations complémentaires 8

Chapitre 2 La raison d'être du projet 11

La sécurité routière 11

La fluidité 13

Le contournement des zones résidentielles 14

Le choix du tracé remis en question 15

Chapitre 3 La protection de l'environnement 17

Le nouveau pont au-dessus de la rivière de l'Anse aux Canards 17

La perturbation du marais estuarien 18

La compensation relative à la perte de l'habitat du poisson 19

L'importance de la surveillance et du suivi 21

L'émissaire du lac Blanc 22

La tourbière 24

Chapitre 4 Les répercussions sur le milieu humain 27

Le climat sonore 27

L'impact du projet sur le climat sonore 27

Les acquisitions 33

La rétrocession d'un tronçon de la route 132 34

La poursuite des activités commerciales 35
Les Distributions G. A. enr. 35
Compagnie 9015-1036 Québec inc. 36
Les retombées économiques 40
L'aménagement de la Route verte 41
Conclusion 43
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 45
Annexe 2 La documentation 51

Figure et tableaux

Figure 1 Le tracé proposé pour le réaménagement de la route 132 à Chandler 3

Tableau 1 La répartition des accidents selon les mois et l'origine des conducteurs, de 1990 à 2007 12

Tableau 2 La modification du climat sonore en bordure de la route 132 existante, de 2001 à 2007 (avant l'ouverture de la route) 28

Tableau 3 L'importance de l'impact sonore selon la grille d'évaluation du ministère des Transports 31

Introduction

Le 29 novembre 1999, un avis de projet relatif au réaménagement de la route 132 à Chandler par le ministère des Transports du Québec (MTQ) a été déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Une directive ministérielle précisant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact a été transmise au promoteur, le 26 janvier 2000, pour la préparation de son étude d'impact, laquelle a été soumise au Ministère le 5 avril 2005.

L'étude d'impact ayant été jugée recevable, la ministre, M^{me} Line Beauchamp, a demandé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de tenir une période d'information et de consultation publiques sur le projet en vertu des articles 11 et 12 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2, r. 9). Celle-ci s'est déroulée du 29 avril au 13 juin 2008 et une séance d'information publique s'est tenue à Chandler le 12 mai 2008. Au cours de cette période, quatre requêtes d'audience publique ont été adressées à la ministre à la suite desquelles elle a confié un mandat d'enquête et d'audience publique qui a débuté le 8 septembre 2008.

Le président du BAPE, M^{e} Pierre Renaud, a constitué une commission d'enquête et nommé M. François Lafond à titre de commissaire. Celui-ci a tenu à Chandler, les 16 et 17 septembre 2008, la première partie de l'audience publique. La seconde partie de l'audience publique s'est déroulée le 15 octobre 2008 au même endroit. La commission d'enquête a reçu cinq mémoires dont trois lui ont été présentés en séance publique.

Le projet

Le ministère des Transports propose le réaménagement de la route 132 à Chandler, dans la MRC du Rocher-Percé, sur une longueur d'environ 3,8 km entre la route des Cyr au sud, dans le quartier Newport, et la route de l'Église au nord, dans le quartier Pabos Mills (figure 1). L'objectif principal de ce projet est d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation. Les travaux de la route projetée visent à éliminer les nombreuses déficiences géométriques pour la rendre conforme aux standards actuels d'une route nationale, à séparer la circulation locale de celle de transit et, finalement, à restreindre les accès aux propriétés en bordure de la nouvelle route 132. En 2007, le débit journalier moyen annuel atteignait 4 500 véhicules sur ce tronçon de route.

La nouvelle route 132 traverserait deux milieux différents de la plaine côtière gaspésienne. La première section, d'une longueur d'environ 800 m, occuperait le corridor semi-urbanisé de la route 132 actuelle dans le quartier Newport, entre la route Cyr et la

route Albert. La deuxième section serait aménagée sur une distance d'environ 3 km dans un milieu dominé par la forêt entre la route Albert et la route de l'Église. Le MTQ prévoit construire un nouveau pont au-dessus de la rivière de l'Anse aux Canards. Ce pont, d'environ 60 m de long et 15 m de large, enjamberait la rivière à quelque 140 m en aval du pont existant sur la route 132. Ce dernier serait ensuite démoli.

Le tracé projeté passe près du lac Blanc et comprend au total cinq intersections avec des chemins municipaux, soit les routes Blais, Albert, de l'Anse-aux-Canards, l'actuelle 132 et de l'Église. Les intersections existantes avec les routes Blais, Albert et de l'Anse-aux-Canards seraient réaménagées et deux nouveaux raccordements à l'ancienne route 132 seraient construits.

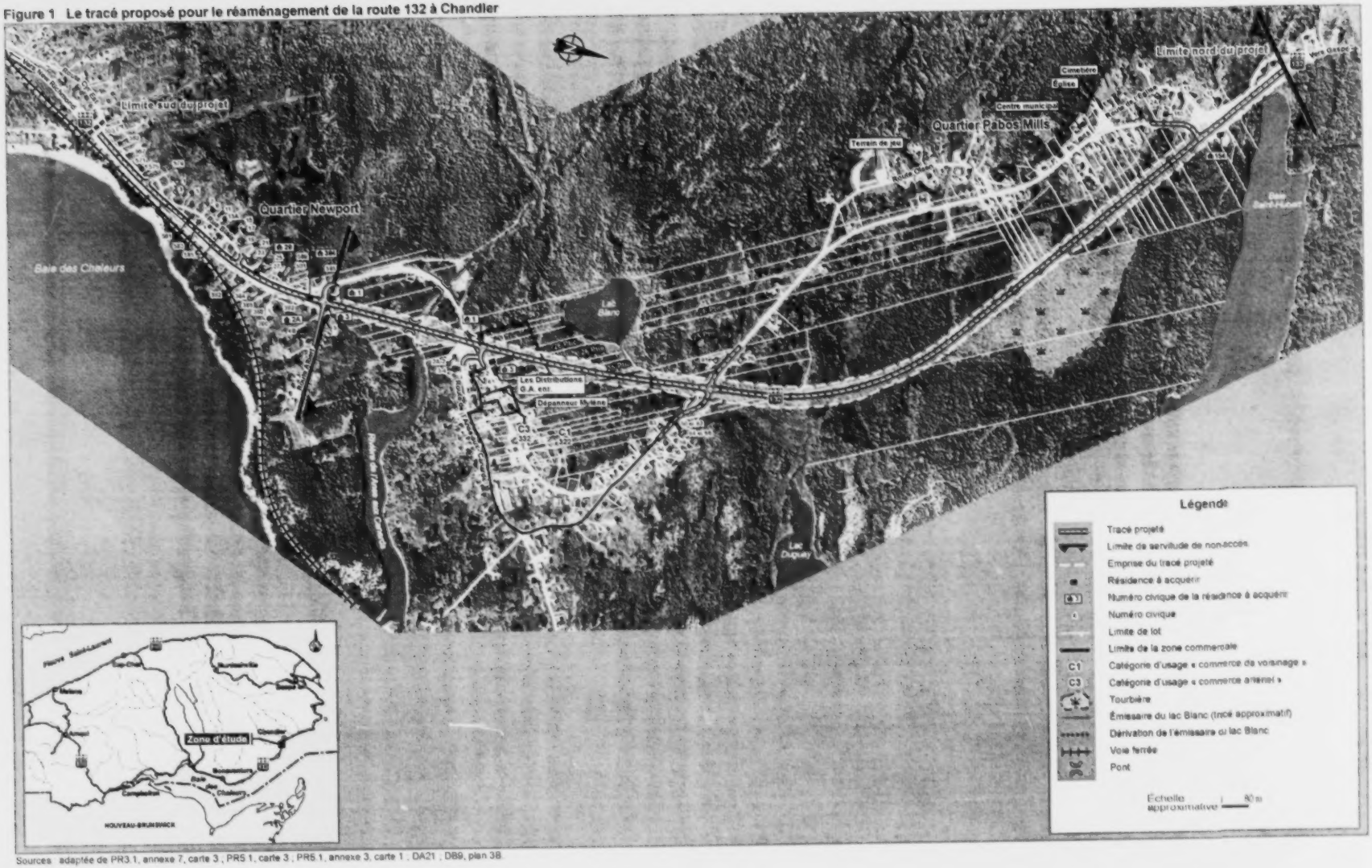
L'emprise nominale moyenne de la nouvelle route 132 serait de 50 m et celle-ci serait aménagée en deux voies d'une largeur de 3,7 m chacune. Le MTQ prévoit doter la voie de circulation d'accotements de 3 m de large avec deux fossés latéraux de drainage dans les secteurs non habités ainsi qu'un fossé et un trottoir dans le tronçon semi-urbanisé de Newport. Notons que le MTQ entend exercer une servitude empêchant les accès privés et commerciaux le long du tronçon non bâti de la nouvelle route. La limite de vitesse maximale affichée y serait de 90 km/h.

Le MTQ prévoit rétrocéder à la Ville de Chandler environ 3 km de l'ancienne route 132 qui deviendrait de compétence municipale. Un segment de 300 m, entre l'intersection de la route de l'Anse-aux-Canards et le pont existant, serait remis en végétation par l'enlèvement de la surface en béton bitumineux et par son nivellement, suivi de l'ensemencement d'herbacées et d'une plantation d'arbres.

Le réaménagement de la route 132 nécessiterait l'acquisition de huit résidences au total. Ces bâtiments se retrouveraient soit dans l'emprise, soit à une trop faible distance de la nouvelle route. La plupart de ces résidences seraient situées à des intersections. En outre, le MTQ pourrait devoir acquérir des parcelles de terrains pour l'aménagement de la route de même que des parties de lots qui seraient enclavées et dépourvues d'accès.

Le projet est évalué à 13,2 M$, soit 9,8 M$ pour la construction et 3,4 M$ pour les activités connexes, telles que le déplacement des utilités publiques et les acquisitions. Les travaux devraient s'échelonner sur plus d'un an.

Figure 1 Le tracé proposé pour le réaménagement de la route 132 à Chandler



Sources : adaptée de PR3.1, annexe 7, carte 3 ; PR5.1, carte 3 ; PR5.1, annexe 3, carte 1 ; DA21 ; DB9, plan 38.

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Le présent chapitre constitue la synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants au cours de l'audience publique en ce qui concerne le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler. L'ensemble des participants reconnaît la nécessité d'améliorer l'infrastructure routière sur ce tronçon. Malgré ce fort consensus par rapport à la réalisation du projet, certains riverains ont soulevé des préoccupations portant principalement sur la sécurité routière, le choix du tracé, le maintien des activités commerciales et le climat sonore en bordure de la route projetée.

La sécurité routière

Deux participants se disent préoccupés par le manque de sécurité sur le pont actuel de la Rivière-de-l'Anse-aux-Canards :

> Tout au long de l'année, la traversée du pont de l'Anse aux Canards est très dangereuse. Plusieurs personnes, travaillant dans le secteur de Chandler, passent sur ce pont avec crainte et de peur de se retrouver parmi les prochaines statistiques des accidentés de la route. Le danger est aussi présent chez les piétons car ceux-ci n'osent plus s'y aventurer.
> (MM. Lorenzo et Ludger Albert, DM1, p. 2)

L'un d'eux souligne qu'en raison de la dangerosité de la route et des mauvaises conditions hivernales, « il y a bien des fois que j'attends au lendemain pour y aller vers Chandler », là où se situe la majorité des services à la communauté (M. Lorenzo Albert, DT3, p. 9). En ce qui concerne la traversée du pont actuel par les piétons, le même participant explique, dans les mots suivants, l'étroitesse de l'accotement : « vous avez 65 à 70 centimètres entre le bord du chemin et le bord du pont. Vous avez la largeur de mes épaules » (*ibid.*, p. 13). Pour lui, cette traversée revient à jouer « à la roulette russe » (*ibid.*, p. 4).

En outre, ces citoyens mentionnent que, « depuis vingt ans et plus, les gens attendent que le pont de l'Anse aux Canards soit reconstruit. [...] Il ne faut surtout pas attendre qu'une catastrophe surgisse avant d'agir. Le moment est venu pour le changement » (MM. Lorenzo et Ludger Albert, DM1, p. 4). Selon eux, plusieurs usagers bénéficieraient du réaménagement de la route car les déplacements vers le centre-ville de Chandler seraient améliorés pour l'ensemble de la population vivant à

l'ouest du pont, de même que pour les services d'urgence, les travailleurs, les touristes et les camionneurs (*ibid.*, p. 3).

Le choix du tracé

Le Comité de citoyens de Pabos Mills propose que, de la baie Saint-Hubert jusqu'à la sortie ouest de la route Olsen, le tracé de la nouvelle route conserve l'axe actuel. Ce tracé limiterait les répercussions sur le plan écologique, économique et social pour les résidants du secteur ouest du quartier Pabos Mills, en plus de diminuer les frais associés à la rétrocession d'une partie de l'actuelle route 132 à la Ville de Chandler (DM4, p. 2). Le représentant du comité relate :

> [qu'] au niveau social, ça va limiter le sentiment d'isolement. Parce que j'ai déjà discuté avec certains propriétaires. Immédiatement que la route va passer à l'extérieur du tracé, leur propriété est à vendre. [...] S'ils se sont installés sur la route principale, c'est parce qu'ils ont toujours voulu [y] avoir accès.
> (M. Luc Gionest, DT3, p. 30)

De l'avis du comité, les routes provinciales seraient mieux entretenues l'hiver que celles sous responsabilité municipale. Ainsi, certains résidants, notamment les personnes âgées, pourraient vivre un sentiment d'insécurité face à une intervention moins rapide des véhicules d'urgence (*ibid.*, p. 30 et 31).

Par ailleurs, un participant dont le lot forestier serait touché par le projet est d'avis qu'il serait préférable que la route reste dans l'axe actuel afin de diminuer le nombre d'acquisitions et, par le fait même, les frais liés au projet. Selon sa proposition, le pont de la Rivière-de-l'Anse-aux-Canards devrait toutefois être élargi pour assurer une traversée sécuritaire (M. Romuald Huard, DM5).

Les activités commerciales

Le propriétaire d'une entreprise située, depuis 40 ans, en bordure de la route 132 et qui se spécialise dans l'achat, la transformation et la distribution de produits de boucherie et de ses dérivés s'inquiète des répercussions du projet sur ses activités commerciales (M. Gaétan Grenier, DM2, p. 2).

Bien qu'il reconnaisse le bien-fondé du projet, ce commerçant craint une perte d'achalandage puisque son commerce se retrouverait entre une route secondaire et la route nationale à laquelle il n'aurait pas d'accès. En outre, son commerce ne serait plus aussi visible à partir de la nouvelle route 132. D'après lui, « la valeur marchande

de l'immeuble [...] risque de faire un sérieux bond vers le bas » (*ibid.*). Il s'inquiète qu'en « cas de changement de propriétaire ou de vocation, [la propriété] ne présenterait jamais plus les mêmes avantages et intérêts pour un commerce » (*ibid.*, p. 3).

Il craint donc une perte économique si son commerce ne donne plus sur la route 132 (*ibid.*, p. 2 et 3). Ainsi, il réclame « que le BAPE, le ministère des Transports et la Ville de Chandler évaluent ensemble un scénario qui, tout en respectant leur objectif principal, ne [lui] crée pas un préjudice financier grave » (*ibid.*, p. 3).

En contournant le secteur ouest du quartier Pabos Mills, le projet relèguerait également à une route municipale le Dépanneur Mylène qui s'y trouve. Tout comme l'autre commerçant du secteur, ses propriétaires estiment que le commerce perdrait « sa visibilité et son accès direct, deux éléments essentiels à son exploitation » (Compagnie 9015-1036 Québec inc., DM3). Ils appréhendent une baisse d'achalandage de la clientèle de transit. L'un de ses clients abonde dans le même sens :

> Aujourd'hui, quand je suis sur la route, moi, j'arrête à un dépanneur quand j'ai besoin d'arrêter puis je le vois. Si je ne le vois pas, je n'arrête pas. Ça va être pareil pour lui. [...] Mais les gens de l'extérieur ne feront pas un détour pour venir au dépanneur Mylène ou ils n'entreront pas s'ils ne le voient pas.
> (M. Lorenzo Albert, DT3, p. 8)

De plus, l'exploitant du dépanneur déplore le morcellement que créerait le passage sur des terrains où son commerce est implanté, l'empêchant ainsi de déplacer ses activités commerciales vers la nouvelle route 132. Cette contrainte et la servitude de non-accès sur la nouvelle route 132 qu'imposerait le MTQ limiteraient les possibilités de développement futur pour lui-même et ses enfants (M. Luc Gionest, DT3, p. 20 et 43).

Pour le Comité de citoyens de Pabos Mills « cette incapacité à relocaliser nos commerces pour leur donner une visibilité et un accès direct entraînera leur fermeture » (DM4, p. 2). Les habitants du quartier subiraient alors une perte de service entraînant des frais supplémentaires de déplacement pour l'approvisionnement (*ibid.*). D'après les propriétaires, « il est tout à fait inacceptable qu'un projet tel que celui-ci vienne mettre en péril trois emplois à temps plein, treize années de travail ainsi que les services offerts à la population du quartier et des environs » (Compagnie 9015-1036 Québec inc., DM3).

En outre, ils estiment que la servitude de non-accès est inéquitable par rapport aux autres secteurs de la ville de Chandler où les commerces peuvent être installés en bordure de la route 132. Par conséquent, ils demandent que la servitude de non-accès soit modifiée afin de permettre la relocalisation des commerces pour favoriser le développement commercial le long de la nouvelle route 132 (M. Luc Gionest, DT3, p. 20 et 42).

Enfin, le Comité de citoyens de Pabos Mills signale qu'« historiquement, la Gaspésie s'est développée le long de l'axe routier. [...] La richesse de la Gaspésie, c'est ses villages qui ont tous de petits caractères uniques. C'est important au niveau touristique pour la Gaspésie » (*ibid.*, p. 19). Avec ce projet « le cœur de notre ancienne municipalité sera relégué aux oubliettes compte tenu de la perte de visibilité du noyau central de son ancien village. Cette perte de visibilité pourrait défavoriser notre petit secteur dépendant grandement du tourisme comme l'ensemble de la Gaspésie » (DM4, p. 2).

Le climat sonore

Un participant se soucie de l'augmentation du bruit routier qui résulterait du rapprochement de la route 132 de son domicile. Il mentionne : « nous autres, on n'a pas construit pour être près de la 132. [...] On n'a pas souhaité être près de la 132 » (M. Lorenzo Albert, DT3, p. 11). Actuellement, il évalue que la route 132 est située à une centaine de mètres de la résidence située au 5, route Albert et qu'une fois le réaménagement effectué, une vingtaine de mètres seulement sépareraient cette demeure des voies de circulation. C'est pourquoi il souhaite que cette résidence soit réorientée pour éloigner les chambres à coucher du bruit de la circulation, ou encore, qu'elle soit déplacée sur son terrain à une plus grande distance de la route. Selon lui, le déplacement de la maison libèrerait un espace suffisant pour la mise en place d'un mur antibruit (*ibid.*, p. 11 et 12).

Pour sa part, le Comité de citoyens de Pabos Mills doute de la validité des prévisions sonores réalisées par le ministère des Transports et il craint que le bruit routier ne soit plus élevé que celui prévu. Il considère que le « bruit pourrait entraîner des problèmes de santé dus à la perte de sommeil pour certains résidants » (DM4, p. 2). Le Comité propose donc une diminution de la vitesse maximale affichée afin d'atténuer les répercussions sur la santé liées à la détérioration du climat sonore (M. Luc Gionest, DT3, p. 40).

Des préoccupations complémentaires

Lors de l'audience publique, d'autres préoccupations ont été soulevées par le Comité de citoyens de Pabos Mills. Pour celui-ci, la rétrocession des anciens tronçons de la route 132 à la Ville de Chandler accroîtrait le fardeau fiscal des contribuables en raison des frais d'entretien (DM4, p. 1).

Il se préoccupe également des effets du déboisement sur le ruissellement et l'effet de lisière, car l'ouverture d'un nouveau corridor rendrait les boisés adjacents plus vulnérables au vent. Selon lui, le lessivage des sols pourrait avoir des répercussions sur la qualité de l'eau du lac Dugay qui est essentielle aux activités de la Base de plein air de Bellefeuille, une attraction touristique importante pour le secteur. De plus, le comité appréhende que le projet n'entraîne des répercussions sur des « zones écologiques sensibles », telles que le marais estuarien de la rivière de l'Anse aux Canards et une tourbière qui serait traversée par la nouvelle route (*ibid.*, p. 1). Il souligne l'importance écologique de la tourbière et appelle à la prudence en raison de la méconnaissance des conséquences du projet sur ce milieu humide (M. Luc Gionest, DT3, p. 17 et 18).

Chapitre 2 La raison d'être du projet

Dans le présent chapitre, la commission d'enquête examine le bien-fondé du tracé retenu pour satisfaire aux grands objectifs du ministère des Transports en matière de transport routier. Selon le Ministère, le réaménagement de la route 132 à Chandler est justifié en raison de la nécessité d'une mise aux normes pour rendre cette route conforme aux standards d'une route nationale. Le projet permettrait d'améliorer la sécurité des usagers de même que la fluidité du trafic. De plus, il vise à séparer, autant que possible, la circulation locale de celle de transit.

Le tronçon présentement à l'étude est le dernier segment de la route 132 à être réaménagé le long de la Baie des Chaleurs (M. Victor Bérubé, DT2, p. 24). La route 132 forme un axe national qui ceinture la péninsule gaspésienne et la rattache au reste du réseau routier du Québec et du Nouveau-Brunswick. Elle constitue le seul lien efficace entre les pôles touristiques et les villes d'accueil situés le long d'un corridor à forte vocation touristique. Elle est considérée comme une voie de circulation essentielle à l'échelle régionale et interrégionale. Selon le Ministère, la route 132 joue un rôle crucial dans le développement économique de l'Est du Québec, une région en décroissance économique et démographique (DA5, p. 9 et 19).

La sécurité routière

De 1990 à 2007, les données compilées par la Société de l'assurance automobile du Québec font état d'un accident mortel survenu en septembre 1994 à la suite d'une perte de contrôle dans une courbe de la route 132 près de la baie Saint-Hubert. Cette courbe a été corrigée en 1996 et 1997 par le ministère des Transports. Durant ces années, le nombre d'accidents a varié selon les saisons avec des pointes en juillet et en période hivernale (tableau 1). Une analyse plus poussée indique que la géométrie déficiente de la route 132 dans le secteur à l'étude est une cause importante de pertes de contrôle (DA5, p. 10 et 11).

Tableau 1 La répartition des accidents selon les mois et l'origine des conducteurs, de 1990 à 2007

Mois	Extérieur	Gaspésie	Locaux	Total
Janvier	1	10	20	31
Février	0	13	11	24
Mars	1	6	4	11
Avril	1	5	6	12
Mai	1	1	5	7
Juin	1	8	8	17
Juillet	5	5	12	22
Août	5	5	8	18
Septembre	4	0	10	14
Octobre	1	4	8	13
Novembre	2	4	13	19
Décembre	2	4	15	21
Total	**24**	**65**	**120**	**209**

Source : DA5, p. 12.

Le tableau 1 illustre que 57 % des accidents impliquent des conducteurs locaux, que 31 % des conducteurs viennent d'ailleurs en Gaspésie et que seulement 12 % de conducteurs viennent de l'extérieur de la région. Les visiteurs de l'extérieur de la Gaspésie sont impliqués dans un plus grand nombre d'accidents en juillet et en août. Cette période correspond à la pointe touristique, moment où le trafic provenant de l'extérieur de la région est plus élevé que celui du reste de l'année. Les usagers locaux demeurent de loin les conducteurs les plus exposés puisqu'ils sont impliqués dans plus de la moitié des accidents alors qu'ils ne représentent que 36 % du débit de la circulation (DA5, p. 12).

Pour le ministère des Transports, différents facteurs contribuent à la dangerosité de ce tronçon de la route 132 : des voies asphaltées et des accotements trop étroits au regard du trafic, un nombre élevé d'accès aux propriétés, une géométrie déficiente avec des courbes trop serrées et un relief routier accidenté. Selon le Ministère, la vitesse de la circulation et la mauvaise géométrie de la route entraînent une perte de visibilité à l'approche des intersections et des accès aux propriétés.

D'ailleurs, certains segments de la route sont classés accidentogènes par le Ministère. Statistiquement, un tel classement signifie que le taux d'accidents est supérieur au taux critique. Ce dernier indicateur correspond au seuil au-delà duquel il existe une très forte probabilité que ce segment de route soit dangereux. Cette analyse montre que deux segments de la route 132 sont classés comme

accidentogènes. L'un de 2,4 km dans le secteur de la route Olsen et un second de 1,4 km dans le secteur de la rivière de l'Anse aux Canards couvrant la majeure partie du tronçon à réaménager (DA5, p. 13 à 18).

Le ministère des Transports estime que cette situation anormale laisse craindre une augmentation du nombre d'accidents avec l'accroissement du trafic, si ce tronçon n'est pas réaménagé selon les normes d'une route nationale. Ainsi, le Ministère anticipe une réduction de 54 % des accidents avec le réaménagement de la route 132 selon le tracé retenu. Cette portion de route serait beaucoup plus rectiligne, moins ondulée et dépourvue d'accès autres que les cinq intersections prévues dans le projet (*ibid.*, p. 21).

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis que le réaménagement de la route 132 actuelle entre la route Cyr et la baie Saint-Hubert est justifié au regard de la dangerosité qu'elle occasionne aux usagers, notamment aux conducteurs locaux l'année durant, et aux touristes en période estivale.*

La fluidité

La limite de vitesse maximale affichée dans ce tronçon est de 80 km/h ou de 90 km/h. En pratique, le ministère des Transports estime que le débit de la circulation et la mauvaise configuration de la route actuelle font en sorte que les usagers ne peuvent circuler en toute sécurité à de telles vitesses dans des conditions normales de conduite. De plus, le dépassement est interdit sur plus de 90 % du parcours en raison d'un manque de visibilité occasionné par les courbes et les dénivelés qui compliquent cette manœuvre délicate.

Selon le Ministère, ce tronçon de la route 132 se classe dans un niveau de service E, ce qui représente des conditions de circulation se situant près de la capacité de la route ou étant égales à celle-ci. La vitesse des véhicules y est donc généralement peu élevée. De surcroît, la liberté de manœuvre est restreinte de telle sorte que les conducteurs sont souvent forcés de céder le passage à des véhicules qui accomplissent des dépassements ou qui s'insèrent dans la circulation. Ces conditions réduiraient considérablement l'agrément et l'aisance de la conduite, tout en augmentant le stress au volant pour plusieurs conducteurs (DA5, p. 6).

En outre, la fluidité de la circulation est habituellement variable. Une faible hausse du trafic ou, encore, une légère perturbation de la circulation peut entraîner des ralentissements importants causant, parfois, une congestion routière. Une fluidité déficiente entraîne des pertes de temps pour les automobilistes et les transporteurs, ainsi qu'une augmentation des frais d'utilisation des véhicules moteurs, notamment

en ce qui concerne la consommation d'essence. Pour la commission d'enquête, un faible niveau de service concourt ainsi à réduire l'efficacité du transport des personnes, des biens et des services d'urgence (ambulanciers, policiers et pompiers).

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que la pression actuelle de la circulation sur la route 132 entre la route Cyr et la baie Saint-Hubert est incompatible avec la capacité attendue d'une route nationale. Cette situation est susceptible de causer des retards aux véhicules d'urgence de même que dans le transport routier, un pilier du développement économique de la Gaspésie.*

Le contournement des zones résidentielles

Selon le ministère des Transports, la circulation locale diffère de la circulation de transit en ce sens que les résidants doivent effectuer fréquemment des arrêts dans leur quartier, tandis que les conducteurs de passage désirent atteindre rapidement leur destination finale. Pour le promoteur, il y aurait, en matière de sécurité routière et de fonctionnalité des routes, un avantage certain à séparer ces deux fonctions (DA5, p. 19).

En 2001, les villes de Chandler, Newport, Pabos Mills, Pabos et Saint-François-de-Pabos fusionnent pour former l'actuelle ville de Chandler (DB7, p. 1). Outre les économies d'échelle, l'un des objectifs visés par les fusions municipales est le raffermissement des vocations industrielle, commerciale et résidentielle. Avant la fusion, la vocation dominante des municipalités de Newport et Pabos Mills était surtout résidentielle, avec quelques commerces et petites entreprises.

Dans son règlement de zonage, la Ville de Chandler reconnaît qu'en majorité, les établissements de services publics et les commerces de desserte régionale sont regroupés au centre de la ville. Dans le but de renforcer cette occupation du territoire, la Ville entend rassembler les commerces et les services publics dans le secteur du Centre hospitalier de Chandler, du CLSC Pabok et du centre commercial Place du Havre (DB7, p. 9 et 11). À l'opposé, le règlement de zonage attribue aux secteurs bordant la route 132 actuelle, entre la route Cyr et la baie Saint-Hubert, la catégorie d'usages «Résidence unifamiliale (r1) », sauf pour deux petites zones : la zone 322 d'usage « Commerce de voisinage (c1) » et la zone 332 de « Commerce artériel (c3) » (figure 1 ; DB8, p. 39 à 44 ; DB9).

Selon la commission d'enquête, la fusion municipale a fait en sorte de confirmer Chandler comme pôle de développement économique régional, tout en renforçant le caractère résidentiel des quartiers Newport et Pabos Mills. D'une part, l'éloignement de certaines zones à vocation résidentielle suppose un réseau routier efficace offrant

un accès rapide et sécuritaire aux lieux de travail, aux soins de santé, aux loisirs et aux commerces. D'autre part, une qualité de vie agréable dans les secteurs résidentiels présuppose des rues sécuritaires pour les automobilistes, les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite, ainsi que des services de proximité tels que des dépanneurs multifonctionnels. La commission d'enquête peut résumer ce remodelage du tissu urbain par l'idée de « la bonne affectation au bon endroit ».

- *La commission d'enquête constate que la fusion municipale de 2001 a eu pour effet de restructurer graduellement la trame urbaine de la nouvelle Ville de Chandler de manière à concentrer les affectations sur le plan industriel, commercial et résidentiel à l'intérieur des secteurs prévus dans son plan de zonage.*

- ***Avis —** La commission d'enquête est d'avis que le choix du ministère des Transports de détourner, autant que possible, la circulation de transit vers la nouvelle route 132 au profit de la quiétude et de la sécurité des secteurs résidentiels s'inscrit favorablement dans les orientations d'aménagement du territoire de la Ville de Chandler.*

Le choix du tracé remis en question

Il est important de rappeler que le réaménagement de la route 132 à partir du tracé retenu est, selon le MTQ, au stade « d'avant-projet préliminaire » dont les répercussions, sur le milieu humain, sont basées sur un scénario pessimiste. L'évaluation des conséquences sur le milieu humain évolue donc au gré de l'acquisition de nouvelles données, car le Ministère devra produire des plans et devis finaux pour préciser les répercussions de son projet, et ce, avant d'entreprendre les négociations pour l'acquisition des résidences et des parcelles de terrains nécessaires au passage de la route (M. Michel Caron, DT1, p. 16 et 52).

Au sud de l'intersection avec la route de l'Anse-aux-Canards, la nouvelle route emprunterait un tracé qui a fait l'objet d'un consensus entre le ministère des Transports et les élus de la Ville de Chandler (figure 1). Ce tracé a donc été exclu de l'analyse comparative des variantes examinées par le Ministère. Au nord de l'intersection, le Ministère a comparé deux grandes variantes : la variante A, dite variante « urbaine » située dans l'axe du tracé actuel de la route 132 et la variante B, dite de « contournement », qui formerait un nouveau corridor routier en milieu forestier. Chacune de ces deux variantes a été subdivisée en trois sous-variantes pour un total de six options de tracés. L'analyse comparative des six tracés a eu pour objet d'évaluer les répercussions sur les milieux naturel et humain, tout en prenant en considération le coût des différentes options de tracés. En concertation avec la Ville de Chandler et à la suite de consultations publiques qu'il a tenues dans le milieu

d'insertion du projet, le Ministère a choisi la sous-variante B3 pour le réaménagement de la route 132 à Chandler (DB12).

Bien que le Comité de citoyens de Pabos Mills reconnaisse la nécessité de réaménager la route 132, il préfère la sous-variante A1, mais en y apportant quelques modifications. Il souhaite ainsi que la nouvelle route 132 soit reconstruite dans l'axe actuel entre la baie Saint-Hubert et la sortie ouest de la route Olsen afin de limiter le nombre d'acquisitions. Le comité estime aussi que cette option réduirait de 70 % la longueur de route qui serait rétrocédée à la municipalité. Il considère que la rétrocession augmenterait le fardeau fiscal des contribuables (DM4, p. 1 et 2).

Pour le tronçon sud, le comité propose une vitesse maximale affichée de 80 km/h, au lieu de celle de 90 km/h qui est prévue, afin d'améliorer la sécurité et de réduire le bruit en milieu urbanisé. En outre, le comité préconise l'annulation de la servitude de non-accès, ce qui, à son avis, permettrait de déplacer ailleurs les commerces existants et de favoriser le développement commercial en bordure de la nouvelle route 132 (*ibid.*). Au chapitre des accès, le ministère des Transports fait état d'études sur la sécurité routière qui démontrent qu'une intersection ou une entrée achalandée menant à des commerces augmente de 14 % le nombre d'accidents sur un tronçon, tandis que l'augmentation est de 2,5 % pour une entrée résidentielle (M. Berthold Bussières, DT2, p. 37). Lors de l'audience publique, la Ville de Chandler a renouvelé son appui à la variante de tracé B3 à condition que le Ministère procède, au préalable, à la remise en état des tronçons qui lui seraient rétrocédés (DB12 ; DQ5.1, p. 6).

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le choix de la variante de tracé B3 pour le réaménagement de la route 132 à Chandler est justifié. En effet, ce choix permettrait de remplir au mieux les objectifs de sécurité et de fluidité recherchés pour une route nationale, gage d'une amélioration générale de la qualité de vie des usagers et des riverains.*

Chapitre 3 La protection de l'environnement

Le maintien de la diversité biologique s'appuie sur des écosystèmes en santé, notamment ceux qui sont rares ou fragiles tels que les milieux humides, habitats essentiels pour plusieurs espèces floristiques et fauniques. La protection de l'environnement permet de soutenir la biodiversité en minimisant les répercussions négatives d'un projet et en maximalisant les effets positifs sur l'environnement. La préservation de la biodiversité et la protection de l'environnement sont deux principes de la *Loi sur le développement durable* (L.R.Q., c.D-8.-1-1) qui guide la commission d'enquête dans ses travaux. La construction de la nouvelle route 132 pourrait entraîner une perte d'habitat du poisson dans le marais estuarien de la rivière de l'Anse aux Canards et dans l'émissaire du lac Blanc, ainsi qu'un empiètement sur une tourbière. Ce sont ces trois éléments qui font l'objet de l'analyse de la commission d'enquête.

Par ailleurs, la commission d'enquête prend acte du déboisement d'environ 40 ha pour le passage de la nouvelle route dans un milieu forestier. Elle note, cependant, que les superficies boisées en Gaspésie correspondent à 80 %[1] de son territoire. Dans la zone d'étude, le couvert arborescent compte pour 66 % et ne contient aucun écosystème forestier exceptionnel[2] ou d'intérêt phytosociologique[3]. Hormis la perte d'une parcelle d'habitat faunique, le défrichement du boisé constituerait une perte marginale de potentiel pour le captage des gaz à effet de serre. Par contre, ce déficit dans les puits de carbone pourrait être compensé par une plus grande efficacité énergétique dans le transport sur la nouvelle route 132. La quantification de ces processus complexes mériterait d'être examinée par le ministère des Transports dans le contexte d'une évaluation stratégique de ses projets.

Le nouveau pont au-dessus de la rivière de l'Anse aux Canards

La route projetée traverserait l'estuaire de la rivière de l'Anse aux Canards. Le ministère des Transports propose de construire un nouveau pont à 140 m en aval du

1. [En ligne (26 novembre 2008) : www.mrnf.gouv.qc.ca/gaspesie-iles-de-la-madeleine/clindoeil/index.jsp].
2. Les peuplements forestiers exceptionnels correspondent, soit à des forêts rares ou anciennes, soit à des forêts refuges d'espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (PR3.1, p. 41).
3. Les peuplements forestiers ayant un intérêt phytosociologique sont des peuplements âgés de plus de 90 ans, qui n'affichent aucune perturbation (coupe partielle ou totale) et dont la densité du couvert végétal est supérieure à 25 %.

pont actuel, empiétant ainsi dans un marais (figure 1). Les marais estuariens servent de lieu d'alimentation, de reproduction et de refuge pour certaines espèces de poisson.

Différentes options ont été analysées pour la construction du nouveau pont au-dessus de la rivière de l'Anse aux Canards. Certains sites, plus en aval, auraient permis de préserver l'intégrité du marais. Toutefois, l'érection d'un pont à ces endroits aurait entraîné des répercussions sur le plan socio-économique considérées comme plus importantes que celles qui découleraient des autres options, notamment en raison de l'acquisition de quatre résidences. En conséquence, ces solutions de rechange n'ont pas été retenues par le Ministère (PR5.1, annexe 2).

À l'étape d'avant-projet, le Ministère a privilégié l'option « E » pour la conception du pont. Selon celle-ci, les culées[1] du pont seraient situées à l'extérieur de la ligne naturelle des hautes eaux. Seul le remblai de protection envahirait en permanence le marais. Cet enrochement empiéterait, en rive gauche, sur la partie du marais qui est recouverte d'eau au moins une fois sur une période de deux années consécutives. Les résultats de l'étude hydraulique présentés dans l'étude d'impact indiquent que, dans la section d'écoulement, il n'y aurait pas de rétrécissement notable (PR5.1, p. 24 et 30 ; annexe 2 ; M. Michel Caron, DT2, p. 85, 109 et 110).

La perturbation du marais estuarien

Selon les calculs préliminaires du Ministère, les pertes permanentes d'habitat du poisson seraient de l'ordre de 400 à 850 m², sur une superficie totale du marais d'environ 1 860 m², tandis que les pertes temporaires seraient de 100 à 225 m². Lors de l'audience publique, le promoteur a exprimé sa volonté de réduire davantage ces pertes. Cette possibilité serait analysée attentivement lorsque le Ministère aura recueilli toutes les données topographiques et hydrauliques nécessaires à la production des plans et devis finaux (M. Michel Caron, DT2, p. 85 ; PR5.1, p. 32 et 48 ; DA1, p. 1).

Le Ministère considère ce milieu comme un marais estuarien typique partiellement ou complètement inondé selon les conditions hydrauliques. Le marais reçoit périodiquement les marées de vives-eaux ou de vives-eaux d'équinoxe ou, encore, les crues printanières et les montées d'eau subites lorsque les pluies sont abondantes. Un étroit chenal où l'eau pénètre à chaque marée, ou presque, est présent au centre de la rivière. La végétation qui s'y trouve est caractéristique d'une eau saumâtre. Le Ministère juge ce type de marais comme étant très répandu sur la

1. La culée du pont est la partie située sur la rive servant à supporter le tablier du pont.

rive québécoise de la Baie des Chaleurs. Il admet, cependant, que ce marais est un milieu humide et, par le fait même, un écosystème fragile, car il est sensible aux modifications du régime hydrique de même qu'à celles de la salinité du substrat et de l'eau (PR5.1, annexe 2).

La représentante du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) reconnaît une valeur écologique à ce marais (M^me^ Valérie Saint-Amant, DT2, p. 81). Pour Pêches et Océans Canada[1], les milieux saumâtres revêtent une certaine importance, particulièrement pour les espèces anadromes et catadromes, c'est-à-dire les espèces qui migrent entre l'eau douce et l'eau salée pour accomplir certaines fonctions biologiques. C'est le cas, entre autres, pour la Truite de mer et l'Anguille d'Amérique (M. François Hazel, DT2, p. 82).

Pêches et Océans Canada est d'avis que le ministère des Transports doit atténuer au mieux les répercussions sur le marais et privilégier l'option causant un minimum d'empiètement dans l'habitat du poisson. Or, l'option « C » permettrait de réduire à 85 m² les pertes permanentes. Le promoteur considère, toutefois, que les pertes temporaires qu'entraînerait cette option seraient très importantes (525 m²), car la machinerie lourde devrait traverser le marais pour atteindre l'endroit dans la rivière où serait construite une pile pour le pont. Pêches et Océans Canada estime que d'autres moyens pour accéder temporairement au site, tels qu'un pont sur pilotis et un déplacement de l'accès, devraient être considérés. De telles mesures réduiraient les empiètements temporaires et permettraient au marais de maintenir ses fonctions d'habitat du poisson (*ibid.*, p. 86 ; PR5.1, annexe 2, tableau A2.1 ; DQ3.1, p. 2).

- *La commission d'enquête prend acte de la volonté du ministère des Transports de réduire au minimum les pertes permanentes et temporaires dans le marais estuarien. Elle constate également que le Ministère poursuit des échanges avec Pêches et Océans Canada de manière à ce que les plans et devis de la nouvelle route 132 minimisent les répercussions de la construction du pont sur l'habitat du poisson.*

La compensation relative à la perte de l'habitat du poisson

Le ministère des Transports a envisagé trois projets de compensation dans l'éventualité où la perte permanente d'habitat du poisson dans le marais serait inévitable. Il s'agit :

– du démantèlement du barrage de l'ancienne prise d'eau potable située un peu en amont sur la rivière de l'Anse aux Canards ;

1. Le ministère des Transports doit obtenir une autorisation pour les travaux dans l'habitat du poisson par Pêches et Océans Canada en vertu du paragraphe (2) de l'article 35 de la *Loi sur les Pêches* (L.R., 1985, ch. F-14) (DQ3.1, p. 2 ; M. François Hazel, DT2, p. 90).

- du démantèlement du pont actuel sur la rivière de l'Anse aux Canards ;
- et du prolongement du marais sous le pont prévu au-dessus de l'estuaire de la rivière de l'Anse aux Canards.

Pour le moment, aucun de ces projets de compensation n'est rejeté d'emblée. D'autres pourraient même s'y ajouter. Toutefois, le ministère des Transports privilégie le prolongement du marais sous le pont prévu, car c'est à cet endroit qu'il estime que la compensation relative à l'habitat s'apparenterait le mieux aux conditions ayant cours actuellement dans le marais (DA1, p. 1).

Selon la *Politique de gestion de l'habitat du poisson*, définie par Pêches et Océans Canada[1], la réalisation d'un aménagement pour compenser la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson dans le contexte d'un projet constitue une solution de dernier recours. Néanmoins, ce ministère, de même que celui des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, donne également la priorité, dans la mesure du possible, au remplacement de l'habitat touché par un habitat similaire. Celui-ci devrait être situé aussi près que possible de la zone touchée et, préférablement, il devrait être contigu et relié à l'habitat actuel. Selon les ministères concernés, le projet d'agrandissement du marais actuel serait donc l'option à privilégier si un aménagement compensatoire devait être requis (DQ3.1, p. 2 ; DQ4.1, p. 1).

La proposition de prolongement du marais comprendrait trois aires : A, B et C (DA1, p. 3). Lors de l'audience publique, les ministères concernés ont indiqué que, présentement, ils n'étaient pas en mesure d'évaluer avec précision la valeur écologique de la compensation proposée sans avoir les plans et les devis finaux. N'empêche que, selon Pêches et Océans Canada, l'aire A serait la plus prometteuse en matière de succès de réalisation et de pérennité. Elle serait même essentielle au maintien de l'apport en eau à la partie ouest du marais si le perré[2] est construit tel que les plans préliminaires le prévoyaient. Pêches et Océans Canada est d'avis qu'il serait préférable d'étendre l'aire aménagée en prolongeant la partie ouest du marais existant plus au sud, de façon à rejoindre la rivière et à créer ainsi un accès à cette dernière (DQ3.1. p. 3).

1. Dans l'éventualité où un projet de compensation serait élaboré, celui-ci devrait être conçu à la satisfaction de Pêches et Océans Canada, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et Parcs et du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (DQ3.1, p. 2 ; M^me^ Valérie Saint-Amant, DT2, p. 81 ; DQ4.1, p. 2).
2. Le perré est un revêtement en pierre qui protège les abords d'un pont et empêche l'eau de les dégrader.

En outre, Pêches et Océans Canada signale que, dans le contexte d'un projet de compensation, le promoteur doit recréer une superficie de remplacement qui, au moins, est équivalente à celle détruite ou détériorée. L'habitat compensatoire doit offrir des fonctions écologiques similaires, en qualité et en quantité, à l'habitat perdu. Le Ministère fédéral a aussi précisé qu'au moment de la détermination de la superficie qui devrait être aménagée, plusieurs facteurs seraient pris en considération, soit l'importance de l'habitat perdu, l'historique de projets similaires[1], l'ampleur des perturbations et leur durée. Conséquemment, il est possible qu'une bonification de la superficie soit demandée au promoteur par les ministères compétents (*ibid.*).

Par ailleurs, le porte-parole de Pêches et Océans Canada signale que, selon les observations obtenues sur des aménagements compensatoires réalisés en zones estuariennes, les taux de réussite n'ont jamais atteint 100 %, et ce, même après plusieurs années (M. François Hazel, DT2, p. 111). Le représentant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune souscrit à ces propos et souligne qu'il est important que la superficie compensatoire requise tienne compte du constat que les habitats aménagés sont généralement moins performants que les habitats naturels (DQ4.1, p. 1).

La commission d'enquête estime qu'au moment d'élaborer les aménagements compensatoires, le ministère des Transports devrait veiller à prendre en considération ces aspects. Pour la commission d'enquête, la protection de l'environnement passe, avant tout, par la prévention. Selon ce principe, une intervention préventive devrait prévoir une marge de manœuvre suffisante pour pallier les déficiences écologiques dans les habitats reconstitués.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports devra compenser les pertes permanentes d'habitat du poisson causées par la présence du remblai du pont dans le marais situé dans l'estuaire de la rivière de l'Anse aux Canards. Il importe que les aménagements compensatoires comportent nécessairement une marge de manœuvre pour pallier les incertitudes au regard de l'efficacité écologique des habitats reconstitués.*

L'importance de la surveillance et du suivi

Des pertes imprévues pourraient survenir au moment des travaux de construction du pont. Tant Pêches et Océans Canada que le MTQ reconnaissent que les pertes

1. L'historique des projets similaires fournit de l'information à propos des taux de réussite et du temps requis afin que le milieu aménagé puisse assurer les caractéristiques propres à l'habitat du poisson à un niveau qui est équivalent à celui du milieu d'origine (DQ3.1, p. 3).

d'habitats peuvent être supérieures à celles qui sont anticipées. Dans un tel cas, des mesures correctrices peuvent être apportées immédiatement sur le chantier. En ce qui concerne les pertes permanentes, les compensations relatives à l'habitat doivent être revues à la hausse si elles étaient sous-évaluées (MM. Michel Caron et François Hazel, DT2, p. 85 et 91).

Le promoteur et les ministères concernés prévoient un suivi pour évaluer les pertes réelles d'habitats de même que la performance des aménagements compensatoires. Pour Pêches et Océans Canada, un inventaire floristique et une caractérisation physicochimique de l'eau et des sols devraient nécessairement être faits avant les travaux afin de déterminer les conditions naturelles du marais. Un suivi serait nécessaire immédiatement après les travaux, puis au cours de la première et de la troisième année suivant la mise en service de la route. Dans certains cas, ce suivi peut s'échelonner sur une période de cinq ans. Une fois le projet achevé, Pêches et Océans Canada considère que le même effort de caractérisation devrait être consacré autant aux habitats reconstitués qu'au marais naturel résiduel (DQ3.1, p. 4).

D'un commun avis, Pêches et Océans Canada et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune considèrent que des ajustements devraient être apportés si les habitats reconstitués ne sont pas aussi intéressants pour le poisson que ceux du marais résiduel ou, encore, si le marais, pris dans son ensemble, a été trop fortement perturbé par rapport à son état d'origine (*ibid.* ; DQ4.1, p. 2).

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis qu'il importe que le ministère des Transports exerce une surveillance des travaux et un suivi environnemental de la performance des habitats compensatoires qui seraient aménagés dans l'estuaire de la rivière de l'Anse aux Canards. Cela est requis afin d'assurer le maintien de la productivité de cet écosystème et, le cas échéant, d'apporter les correctifs nécessaires à la satisfaction des autorités gouvernementales concernées, advenant l'autorisation du projet de réaménagement de la route 132 à Chandler.*

L'émissaire du lac Blanc

Une partie du cours d'eau utilisé par certaines espèces de poisson pour se déplacer entre le lac Blanc et le lac Duguay passerait sous la route et coulerait à proximité de celle-ci (figure 1). Le ministère des Transports évalue les pertes d'habitat du poisson à quelque 360 m^2, soit la largeur du cours d'eau, environ 1,25 m, sur une longueur de 288 m. Le Ministère prévoit aménager ce ruisseau en fossé de drainage pour recevoir les eaux de ruissellement de la nouvelle route 132.

En mai et juin 2006, le Ministère a fait un inventaire des poissons présents dans l'émissaire du lac Blanc. Deux espèces ont été capturées en amont de la route 132 actuelle et à l'embouchure du cours d'eau dans le lac Duguay, soit l'Épinoche à neuf épines et le Mené jaune[1]. Lors de l'inventaire, la migration du poisson n'était pas possible en amont de la route 132 en raison de la présence de nombreux obstacles. Dans le tronçon en aval de la route, la profondeur d'eau y était très faible avec moins de 10 cm, mais le cours d'eau permettrait le déplacement des poissons.

Pour l'ensemble de ce cours d'eau, le promoteur juge que la qualité des habitats aquatiques est pauvre, que le potentiel de production est marginal pour la majorité des poissons alors qu'il est inexistant pour les salmonidés et les espèces de grande taille. Le débit y est faible et la végétation, très dense. Le Ministère lui confère une valeur environnementale faible et, conséquemment, l'écarte comme habitat du poisson pour une compensation éventuelle (PR5.1, p. 26, 27 et 46 ; annexe 3, p. 4 ; PR3.1, p. 98).

Par ailleurs, le représentant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune déplore le parcours rectiligne qui serait donné à ce cours d'eau. Selon lui, le tracé d'un cours d'eau doit être sinueux de façon à créer différents faciès d'écoulement qui servent à la formation de petites fosses et de rapides. Une telle configuration favorise la colonisation du cours d'eau et la création d'une diversité faunique (M. Martin Dorais, DT2, p. 114).

Pour sa part, Pêches et Océans Canada considère qu'il serait « inacceptable » de se servir de cet émissaire pour recevoir les eaux de drainage de la route (M. François Hazel, DT2, p. 111). Le promoteur a reconnu que l'utilisation de l'émissaire comme fossé de drainage augmenterait l'écoulement des eaux. Selon Pêches et Océans Canada, cela limiterait les refuges disponibles pour les poissons. Conséquemment, il demande au promoteur que les eaux de drainage soient éventuellement redirigées dans la végétation pour y être absorbées et souhaite également que ce cours d'eau conserve sa sinuosité (*ibid.*, p. 115 ; M. Michel Caron, DT2, p. 75).

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports doit conserver à l'état naturel l'émissaire du lac Blanc ou le reconfigurer selon des caractéristiques hydrauliques utiles aux poissons dans l'éventualité où le projet de réaménagement de la route 132 serait autorisé.*

1. Les espèces de poisson présentes dans le lac Duguay et donc, en principe, dans le lac Blanc ainsi que dans son émissaire, sont l'Omble de fontaine, l'Anguille d'Amérique, le Fondule barré, l'Épinoche à trois épines et l'Épinoche à neuf épines (PR3.1, p. 45).

La tourbière

Les milieux humides sont des sites saturés d'eau ou inondés pendant une période suffisamment longue pour influer sur la nature du sol et la composition de la végétation. Ils regroupent des écosystèmes tels que les étangs, les marais, les marécages et les tourbières. Ces écosystèmes remplissent des fonctions primordiales, autant pour l'environnement que pour l'être humain. Entre autres, ils fournissent des habitats à une grande diversité d'espèces fauniques et floristiques, jouent un rôle de filtration de l'eau et favorisent la régulation de phénomènes hydriques tels que l'érosion et les inondations. Cependant, les activités anthropiques sont à l'origine de la destruction d'une importante proportion des milieux humides à travers le Québec.

Dans cet esprit, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a élaboré une démarche d'autorisation des projets dans les milieux humides (2007). Cette démarche prévoit la séquence d'atténuation suivante : tout d'abord, l'impact sur un milieu humide doit être évité ; ensuite, il doit être minimisé si aucune solution de rechange n'est possible ; en dernier lieu, les pertes inévitables doivent être compensées en fonction de la valeur écologique des milieux touchés. La compensation peut consister à restaurer ou à protéger, de façon permanente, un milieu humide dans le même secteur ou le même bassin versant.

Hormis le marais estuarien, le projet entraînerait la perte d'environ 2,8 ha de milieux humides. En effet, la nouvelle route 132 traverserait une vaste tourbière. Dans la présente section, la commission d'enquête porte donc une attention particulière aux répercussions de l'empiètement de la route sur cette tourbière (figure 1 ; PR3.1, p. 100).

Le ministère des Transports considère cette tourbière ombrotrophe arbustive bombée comme étant l'un des écosystèmes parmi les plus acides, d'où sa faible biodiversité. De plus, cette tourbière serait en voie d'être complètement colonisée par l'Épinette noire. Selon le Ministère, l'apport d'eau proviendrait uniquement des précipitations et son drainage résulterait, essentiellement, d'une fluctuation du niveau de la nappe phréatique causant un léger écoulement dans la tourbière (PR5.1, p. 19).

Selon le promoteur, la nouvelle route 132 n'éradiquerait pas la tourbière, mais elle pourrait lui faire subir une modification locale de sa composition végétale en bordure de la route projetée en raison des apports de minéraux contenus dans les sels de déglaçage et le substrat du remblai. Le promoteur estime que la majeure partie de cette tourbière se trouve en aval hydraulique de la route projetée et, bien que l'écoulement y soit restreint, la technique de construction au moyen de ponceaux

d'équilibre permettrait de maintenir la circulation d'eau de part et d'autre de la route projetée (*ibid.*; M. Michel Caron, DT2, p. 77 et 78). Enfin, selon un de ses représentants :

> Dans ce cas-ci, si on avait eu [...] un milieu humide qu'on aurait jugé nous d'un plus grand intérêt écologique [...] peut-être qu'on aurait donné plus de poids à ça. Mais dans ce cas-ci, compte tenu des autres éléments qui concernaient le milieu humain, on a donné plus de poids, disons, aux éléments du milieu humain.
> (*Ibid.*, p. 78)

La porte-parole du MDDEP craint un assèchement de la tourbière en amont hydraulique de la route projetée. Comme les tourbières ombrotrophes sont principalement composées d'accumulation de sphaigne en plus d'être acides, elle est aussi d'avis que ce type de tourbière est moins riche et diversifié que les autres milieux humides. Néanmoins, celles-ci abritent des communautés acidophiles spécifiques, soit des espèces utiles à la biodiversité. Qui plus est, la porte-parole ajoute que l'utilité d'une telle tourbière ne dépend pas seulement de sa diversité écologique, mais que sa superficie et sa rareté lui confèrent une certaine valeur sur le plan écologique. Selon elle, il existe peu d'endroits en Gaspésie qui sont propices au développement de tourbière ombrotrophe en raison de la rareté de dépôts fins peu perméables et de la présence de hautes terres bien drainées. Or, le caractère naturel de cette tourbière semble avoir été préservé malgré son emplacement à proximité d'habitations (DQ7.1, p. 1 et 2 ; M^{me} Valérie Saint-Amant, DT2, p. 76).

Pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, il s'agirait d'un « milieu humide qui est considéré quand même comme ayant une valeur écologique importante et qui, d'après nous, [...] mériterait une certaine compensation » (*ibid.*, p. 75).

- *La commission d'enquête constate que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs estime que la perte de milieux humides résultant du passage de la route sur la tourbière devrait être compensée par le ministère des Transports.*

Il appert, toutefois, que la forme que pourrait prendre cette compensation reste à définir. Lors de l'audience publique, la porte-parole du MDDEP a souligné que des pistes sont cependant envisagées, telles qu'une compensation par des terres équivalentes ou une étude de suivi de l'impact de la route sur la tourbière. Dans ce dernier cas, elle a mentionné qu'il existe peu d'information sur les répercussions que peut avoir une nouvelle route sur la pérennité d'une tourbière. Elle est d'avis qu'il est donc difficile d'évaluer l'importance de l'impact de la route sur cette tourbière faute de connaissances scientifiques à ce sujet (*ibid.*, p. 75 et 76).

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis que toute perte inévitable de milieux humides occasionnée par la réalisation du projet, le cas échéant, devrait être compensée conformément à l'esprit de la démarche d'autorisation des projets en milieux humides du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports devrait entreprendre un suivi si la tourbière devait être traversée par la nouvelle route 132, afin d'évaluer l'impact réel de la route sur ce milieu humide et de mettre en œuvre des correctifs, le cas échéant. Ce suivi permettrait également l'acquisition de nouvelles connaissances scientifiques afin de mieux circonscrire les incidences des projets de routes dans ce type d'habitat naturel.*

Chapitre 4 Les répercussions sur le milieu humain

Les aspects du projet examinés par la commission d'enquête dans le présent chapitre ont trait au bruit de la circulation routière, aux acquisitions de propriétés, à la rétrocession d'une partie de l'actuelle route 132 à la Ville de Chandler, aux activités commerciales, aux retombées économiques et à l'aménagement d'un tronçon de la Route verte.

Le climat sonore

La *Politique sur le bruit routier* stipule que, lorsque l'impact sonore de la mise en service de routes ayant pour effet d'en augmenter la capacité ou d'en changer la vocation sera jugé significatif, le ministère des Transports veillera à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles établies. Selon cette approche, ces zones sensibles correspondent aux aires récréatives, résidentielles et institutionnelles qui comportent des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines. Le Ministère considère qu'un impact sonore est significatif lorsque l'augmentation du niveau sonore occasionnée par une nouvelle route a, sur un horizon de dix ans, un impact moyen ou fort selon sa grille d'évaluation. Toutefois, les mesures d'atténuation envisagées doivent permettre de ramener les niveaux sonores le plus près possible de 55 dB(A)[1] sur une période de 24 heures ($L_{eq, 24\,h}$) (DA6, p. 9).

L'impact du projet sur le climat sonore

Le ministère des Transports a retenu dans ses modélisations du niveau sonore un total de 154 logis[2] établis en bordure du tronçon de la route 132 actuelle dans le secteur du projet. Le Ministère a calculé, à partir d'estimations du débit journalier moyen estival (DJME), le changement du climat sonore, de 2001 à 2007, occasionné par l'augmentation du trafic durant cette période. Cette modélisation fournit une appréciation du climat sonore pour 2007, soit l'année de référence correspondant à l'ouverture de la route dans un calendrier théorique du projet ayant servi à faire l'étude d'impact. Dans le but d'évaluer l'impact du réaménagement de la route 132

1. Le niveau de bruit est mesuré en décibel A, dont le symbole est dB(A), une échelle correspondant à la perception de l'oreille humaine. Une augmentation du niveau sonore est perçue à partir de 3 dB(A) et la perception auditive est doublée à chaque augmentation de 10 dB(A).
2. Le terme logis correspond au lieu d'habitation d'un ménage. Un bâtiment peut contenir plus d'un logis.

sur la modification du climat sonore, le Ministère a simulé le bruit entre la première année de la mise en service de la route en 2007 et dix ans après son ouverture, soit en 2017.

Le climat sonore avant l'ouverture de la route

La simulation du niveau de bruit pour 2001 est basée sur une estimation du DJME de 5 450 véhicules par jour, dont 6 % de camions. Pour représenter le niveau sonore de 2007, le ministère des Transports a utilisé un DJME de 6 300 véhicules avec 6 % de camions. Comparativement à l'année 2001, il s'agit d'une augmentation de 850 véhicules. À partir de ces données, les simulations signalent que l'augmentation du nombre de logis fortement perturbés par le bruit aurait été de huit en bordure de la route 132 actuelle, tandis qu'il y aurait eu cinq logis en moins dans la catégorie de niveau de gêne moyennement perturbé (tableau 2). Le Ministère attribue ces variations à l'augmentation prévue du trafic qu'il estime à 2,7 % par an, de 2001 à 2007 (PR3.1, p. 112).

Tableau 2 La modification du climat sonore en bordure de la route 132 existante, de 2001 à 2007 (avant l'ouverture de la route)

Zone de climat sonore	Niveau de gêne	Nombre de logis par zone		Modification du climat sonore de 2001 à 2007
		2001	2007	
$L_{eq,\ 24h} \leq 55$ dB(A)	Acceptable	23	15	-8
55 dB(A) < $L_{eq,\ 24h}$ < 60 dB(A)	Faiblement perturbé	37	42	+5
60 dB(A) ≤ $L_{eq,\ 24h}$ < 65 dB(A)	Moyennement perturbé	55	50	-5
$L_{eq,\ 24h} \geq 65$ dB(A)	Fortement perturbé	39	47	+8

Source : adapté de PR3.1, p. 70 et 113.

Une mise à jour des données de circulation, réalisée par le Ministère, en septembre 2008, à la station de comptage située sur la route 132 au niveau de la route Olsen, précise que le DJME était de 5 300 véhicules au lieu de 5 450 en 2001, et de 4 900 véhicules plutôt que de 6 300 en 2007. Ce comptage révèle une surestimation du DJME de l'ordre de 1 400 véhicules par rapport à la valeur utilisée dans la modélisation du climat sonore pour 2007 (30 %). Cette mise à jour affiche également une diminution du débit d'environ 400 véhicules, de 2001 à 2007 (DA5, p. 2 et 3).

Selon un représentant du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, l'évaluation des répercussions sonores serait encore valable aujourd'hui.

Toutefois, l'importance des conséquences pourrait être revue à la baisse parce qu'il estime que les données de circulation étaient « assez optimistes » (M. Hervé Chatagnier, DT2, p. 2 et 3). Dans une telle situation, le MDDEP exigerait du promoteur une mise à jour de son étude sur le bruit dans le contexte de sa demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (*ibid.*).

- *La commission d'enquête constate une surestimation de près de 30 % du niveau sonore modélisé par le ministère des Transports pour l'année de référence 2007 puisqu'une mise à jour des données de circulation réalisée en 2008 indique un débit journalier moyen estival de 4 900 véhicules comparativement au nombre de 6 300 véhicules utilisé dans la modélisation.*

Aux yeux de la commission d'enquête, le niveau de bruit modélisé pour l'année 2001 fournit, par conséquent, une évaluation du climat sonore avant l'ouverture de la route qui est meilleure que celle du climat sonore obtenu pour l'année de référence 2007. En effet, l'utilisation d'un DJME de 5 450 véhicules se compare avantageusement à la valeur de 4 900 véhicules déterminée pour 2001 à partir des données de la station de comptage. Les résultats de la modélisation pour 2001 montrent ainsi qu'au moins 39 logis seraient fortement perturbés par le bruit routier (tableau 2).

- *La commission d'enquête constate qu'une quarantaine de logis, situés entre la route Cyr et la baie Saint-Hubert, sont fortement perturbés par le bruit de la circulation sur la route 132 existante.*

L'impact de la nouvelle route sur le climat sonore

Pour évaluer la modification du climat sonore après l'ouverture théorique de la nouvelle route 132 en 2007, le ministère des Transports a fait une simulation du bruit sur la base d'un DJME de 6 300 véhicules avec 6 % de camions sur la nouvelle route et 575 automobiles circulant sur l'ancienne route. Hormis les huit résidences qui auraient été acquises par le Ministère, les résultats mettent en lumière une amélioration générale du climat sonore puisque 113 résidences seraient moins exposées au bruit de la circulation qu'auparavant. Toutefois, environ 25 résidences établies en bordure de la route 132 dans le quartier Newport auraient connu, selon la modélisation du promoteur, une hausse du bruit résultant principalement de l'augmentation de la vitesse des véhicules. Il en aurait été de même pour les huit logis du quartier Pabos Mills situés près du croisement de l'ancienne et de la nouvelle route 132. En plus de la vitesse, ceux-ci auraient été exposés au bruit de la circulation provenant des deux routes (figure 1).

En 2007, la nouvelle route aurait permis de diminuer à quatre le nombre de logis fortement exposés au bruit ($L_{eq,\ 24h} \geq 65$ dB(A)). Tels qu'ils ont été évoqués auparavant, ces résultats représentent un scénario pessimiste puisque la mise à jour du trafic était plutôt de l'ordre de 4 900 véhicules au lieu de 6 300. Sur la base d'une hausse annuelle de 2,7 % du trafic, le Ministère prévoit pour 2017 un DJME de 7 750 véhicules sur la nouvelle route 132, avec 750 automobiles empruntant l'ancienne route. Selon ce scénario, neuf logis subiraient, en 2017, une intensité sonore égale ou supérieure à 65 dB(A), ce qui correspond à un niveau de gêne sonore qualifié de « fortement perturbé » par le ministère des Transports (PR3.1, p. 116).

- *La commission d'enquête prend acte qu'avec la mise en service de la nouvelle route 132, un scénario pessimiste établit que le nombre de logis qui seraient fortement perturbés par le bruit routier passerait de quatre à neuf entre l'ouverture de la route en 2007 et, dix ans plus tard, en 2017.*

Les mesures d'atténuation du bruit routier

Pour la mise en place de mesures d'atténuation, le MTQ évalue l'impact sonore de ses projets non pas à partir de l'intensité du bruit à une résidence donnée, mais plutôt sur la base d'une grille d'évaluation qui détermine l'impact sonore en le fondant sur la différence du niveau de bruit ($L_{eq,\ 24h}$) à cette résidence depuis l'année d'ouverture de la route et dix ans plus tard. Selon cette approche, quatorze résidences exposées à un impact moyen ou fort seraient sujettes à des mesures d'atténuation (tableau 3).

Aux yeux de la commission d'enquête, l'impact du projet sur le climat sonore de 2007 à 2017 aurait été plus élevé si le Ministère avait utilisé un DJME de 4 900 au lieu de 6 300 véhicules à l'ouverture de la route en 2007. En effet, le bruit routier aurait été plus faible en 2007 augmentant ainsi l'écart entre les niveaux sonores de 2007 à 2017. Par contre, cette détérioration du climat sonore pourrait être moindre si la hausse anticipée du trafic était inférieure à 2,7 % par année de 2007 à 2017. C'est pourquoi il importe que le ministère des Transports procède à la mise à jour de l'évaluation des répercussions sonores de son projet basée sur les plans et les devis finaux.

Tableau 3 L'importance de l'impact sonore selon la grille d'évaluation du ministère des Transports

Adresse civique	Niveau sonore $L_{eq, 24h}$ en 2007 avant le réaménagement de la route 132 dB(A)	Niveau sonore $L_{eq, 24h}$ 10 ans après le réaménagement de la route 132 dB(A)	Augmentation du niveau de bruit de 2007 à 2017 dB(A)	Impact selon la grille d'évaluation du MTQ
2, route 132	63,4	66,3	2,9	Moyen
5, route 132	65,2	67,4	2,2	Moyen
567, route 132	63,6	65,9	2,3	Moyen
571, route 132	62,7	65,3	2,6	Moyen
585, route 132	62,7	65,2	2,5	Moyen
15, rue Blais	53,4	57,4	4,0	Moyen
17, rue Blais	52,1	55,5	3,4	Moyen
19, rue Blais	56,2	60	3,8	Moyen
23, rue Blais	61,2	65,5	4,3	Moyen
25, rue Blais	57,4	61,5	4,1	Moyen
27, rue Blais	61,1	66,4	5,3	Moyen
5, route Albert	**53,7**	**63,0**	**9,3**	**Fort**
2, route de l'Anse-aux-Canards	56,0	60,8	4,8	Moyen
2A, route de l'Anse-aux-Canards	56,3	62	5,7	Moyen

Source : adapté de PR5.1, p. 36 et 37.

Par ailleurs, l'efficacité des mesures d'atténuation doit permettre de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dB(A) sur une période de 24 heures. À l'exception du 5, route Albert, là où l'impact serait le plus fort avec une augmentation de 9,3 dB(A), les résidants de neuf des quatorze logis pourraient percevoir une hausse sonore variant de 3 à 5,7 dB(A), alors que les quatre autres logis subiraient une hausse de moins de 3 dB(A). Le MTQ considère que les mesures d'atténuation conventionnelles qu'il a envisagées, telles que les écrans antibruit (buttes, murs), ne pourraient être mises en place faute d'espace et sans une dégradation de l'ambiance paysagère autour des résidences visées (PR3.1, p. 117 à 119).

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports, avant une éventuelle autorisation du projet, devra revoir l'évaluation des répercussions sur l'ambiance sonore des logis situés en bordure de la nouvelle route 132 à Chandler, et ce, afin de prévoir des mesures d'atténuation conformément à sa* Politique sur le bruit routier *en consultation avec les résidants touchés.*

Le 5, route Albert

Une fois la route 132 réaménagée selon le tracé B3, les résidants du 5, route Albert se retrouveraient à moins de 10 m de l'intersection de ces deux routes. Ils seraient alors exposés à une importante dégradation de leur climat sonore ($L_{eq, 24h}$) de l'ordre

de 9,3 dB(A) (tableau 3). Or, un son dont d'intensité augmente de 10 dB(A) est perçu par l'humain comme étant deux fois plus fort (DA18).

Une étude sonore menée par le ministère des Transports en septembre 2008 établit que cette résidence, aujourd'hui éloignée d'une centaine de mètres de la route 132, aurait à subir des pointes nocturnes de bruit qui pourraient perturber le sommeil des occupants, d'autant plus que les nuits sans vent sont dominées par le bruit lointain des vagues. Le passage occasionnel de certains véhicules, dont des autobus, cause un bruit de pointe ($L_{1\%}$) de 64,7 dB(A) à 15 m de la bordure de la route. L'écart entre les bruits de pointe la nuit et le bruit de fond ($L_{1\%} - L_{99\%}$) pourrait atteindre 35,6 dB(A) à une quinzaine de mètres en bordure de la nouvelle route 132 (DA7, p. 1 et 5 à 7). Quand le bruit de fond est bas, l'Organisation mondiale de la santé[1] préconise d'éviter, autant que possible, les pointes de bruits (L_{max}) excédant 45 dB(A) et, pour les personnes sensibles[2], une limite encore plus basse est souhaitable.

- *La commission d'enquête constate que la quiétude actuelle des résidants du 5, route Albert, risque d'être fortement perturbée, autant de nuit que de jour, par le bruit de la circulation si la nouvelle route 132 était construite à seulement une dizaine de mètres de leur résidence.*

La Direction de santé publique de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine a fait part à la commission d'enquête de la possibilité d'instaurer des mesures d'atténuation autres que celles prévues dans la *Politique sur le bruit routier* afin de réduire le bruit à la résidence du 5, route Albert. Il s'agirait de déplacer et de resituer la maison sur la propriété, et de procéder à son insonorisation, si nécessaire. Lors de l'audience publique, le propriétaire de la maison s'est montré favorable à de telles mesures d'atténuation (M. Lorenzo Albert, DT3, p. 12). Toutefois, la Direction de santé publique est d'avis qu'un des inconvénients inhérents à l'insonorisation est la réduction du bruit seulement à l'intérieur du logis et non pas à l'extérieur (DB11). Un des principes de la *Loi sur le développement durable* (L.R.Q., c. D-8.1.1) énonce que « les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable ». Eu égard à ce principe, la commission d'enquête préconise que les niveaux sonores s'inscrivent dans la perspective de protection et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie telle qu'elle est prônée dans la *Politique sur le bruit routier* et, qu'à cette fin, le ministère des Transports s'assure de mesures d'atténuation en respect de sa politique.

1. [En ligne (23 octobre 2008) : http://ufcna.com/OMS-directives.html].
2. Les personnes sensibles sont les personnes âgées, les ouvriers par équipe, les personnes affectées de troubles physiques ou mentaux et les autres individus qui ont des difficultés à dormir.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports devra mettre en place toutes les mesures d'atténuation nécessaires pour assurer aux résidants du 5, route Albert, un niveau de bruit ($L_{eq,\ 24h}$) causant un impact faible et, la nuit, une ambiance sonore dans les chambres à coucher équivalente à la situation actuelle si le projet de réaménagement de la route 132 est autorisé.*

Les acquisitions

Le réaménagement de la route 132 nécessiterait l'acquisition de parcelles de terrains car l'emprise empiéterait sur environ 52 propriétés. Le promoteur devrait également acquérir, au total, huit résidences et des bâtiments secondaires connexes. Six de ces résidences seraient situées dans l'emprise de la nouvelle route. Le réaménagement d'une intersection entraverait l'accès à une résidence, tandis que le terrain résiduel serait trop petit pour conserver la dernière résidence. Par ailleurs, dix résidences se retrouveraient à courte distance de l'emprise routière. Par contre, plusieurs résidences seraient avantagées par leur éloignement de la chaussée (PR3.1, p. 103 à 105 et 125 à 130 ; DQ5.1).

Le passage de la nouvelle route 132 subdiviserait certains lots en deux parcelles de terrain. Or, la servitude de non-accès empêcherait les véhicules d'accéder à certaines parties des lots situées entre les routes de l'Anse-aux-Canards et de l'Église. Pour les terrains morcelés, le MTQ pourrait soit négocier des droits de passage, aménager des accès à usage agricole ou forestier seulement, ou encore, procéder à leur acquisition et les vendre au public ou aux voisins immédiats en cas d'enclavement (M. Victor Bérubé, DT2, p. 96 et 97 ; DQ5.1 ; PR3.1, p. 106 et 107).

Le promoteur estime que cinq résidences du secteur Newport (382, 567, 575 et 581, route 132 et le 5, route Albert) pourraient se retrouver près ou à l'intérieur de la marge de recul de 5 m prévue dans le règlement de zonage 2006-Z-001 de la Ville de Chandler. Une fois le plan d'acquisition achevé, le promoteur connaîtrait les nouvelles marges de recul restantes et, par ricochet, les dérogations nécessaires à la réglementation municipale. Avec l'accord du propriétaire, le Ministère évaluerait le dommage et établirait la compensation pour les désagréments qu'induirait le rapprochement de la route. Toutefois, le Ministère devra s'assurer que ce rapprochement demeurera sécuritaire et qu'il ne causera aucun préjudice au propriétaire. Advenant que le rapprochement se révélerait excessif, un déplacement de la maison ou une acquisition de celle-ci pourraient être envisagés par le Ministère (DQ9.1 ; DQ9.1.3).

L'article 12 de la *Loi sur la voirie* (L.R.Q., c. V-9) prévoit que tout bien peut être acquis de gré à gré ou par expropriation. Lorsque des acquisitions de terrains ou de

résidences sont requises dans le but de réaliser un projet de route, le processus de négociation vise, avant tout, à conclure une entente de gré à gré avec chacun des propriétaires. Dans un premier temps, un évaluateur agréé rencontre le propriétaire, visite la propriété, établit un rapport d'évaluation, estime l'indemnité sur le plan financier et, finalement, soumet au propriétaire le détail de l'offre d'indemnité.

Après analyse de l'offre d'indemnité proposée, les deux parties entreprennent alors les négociations, lesquelles laissent place à des ajustements réciproques afin de conclure une entente équitable. Au cours des négociations, le propriétaire peut s'adjoindre, aux frais du promoteur, les services d'un évaluateur agréé indépendant. Faute d'entente, le différend est alors soumis au Tribunal administratif du Québec en suivant la procédure d'expropriation prescrite par la *Loi sur l'expropriation* (L.R.Q., c. E-24). Aux dires du promoteur, le recours à cette procédure est très peu utilisé puisque les ententes de gré à gré constitueraient près de 98 % des dossiers d'acquisition (M. Victor Bérubé, DT2, p. 122 ; DT1, p. 79 et 80 ; DA11, p. 2 et 3).

- *La commission d'enquête constate que l'acquisition de propriétés privées par le ministère des Transports s'effectue selon une procédure éprouvée et que, dans l'éventualité d'un litige, les propriétaires ont des recours légaux.*

La rétrocession d'un tronçon de la route 132

Lorsque le ministère des Transports construit un nouvel axe routier, l'abandon du corridor existant se fait par décret selon l'article 3 de la *Loi sur la voirie* (L.R.Q., c. V-9). Il n'est pas de la compétence d'une municipalité de refuser cette rétrocession (M. Victor Bérubé, DT2, p. 27 ; DQ5.1.5).

Dans l'éventualité où le projet à l'étude serait autorisé, une portion de l'actuelle route 132 sera rétrocédée à la Ville de Chandler au moment de la mise en service du nouveau tronçon. Le Ministère entend remettre les tronçons inutilisés de la route 132 dans un état adéquat afin d'éviter à la Ville de Chandler une charge financière trop lourde dans les années futures. Conséquemment, il y aurait entente avec la Ville de Chandler sur les travaux de réfection de la chaussée avant son transfert. Tel que la Ville l'a demandé, il s'agirait d'un resurfaçage suivi de l'application d'une couche d'usure en enrobés bitumineux qui, alliée à un drainage adéquat, permettrait la prolongation de cette infrastructure pour les 25 à 30 années à venir (M. Victor Bérubé, DT2, p. 27 ; M. Philippe Berger, DT1, p. 44 et 45 ; DQ5.1).

- *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports, en concertation avec la Ville de Chandler, entend entreprendre des travaux correctifs sur la partie de l'actuelle route 132 qui serait rétrocédée advenant la réalisation du projet de réaménagement.*

La poursuite des activités commerciales

Deux commerces sont établis en bordure du tronçon de la route 132 qui serait contourné. Le Dépanneur Mylène et Les Distributions G. A. enr. perdraient leur accès direct à une route provinciale. Selon leurs propriétaires, la perte de visibilité ainsi que la perte d'accès direct dont bénéficient actuellement leurs commerces seraient les inconvénients majeurs qu'entraînerait la réalisation de la voie de contournement (M. Gaétan Grenier, DM2, p. 2 ; Compagnie 9015-1036 Québec inc., DM3).

Les Distributions G. A. enr.

Les principales activités de ce commerce ont trait à la distribution de produits transformés de viande et de charcuterie dans les dépanneurs de la région, de préparation de prêt-à-manger, tels des sous-marins et des pizzas, ainsi que de la découpe de viande de boucherie pour des particuliers. Ayant pignon sur rue en bordure de la route 132 depuis 40 ans, l'emplacement du commerce serait largement connu de la population régionale. Selon le propriétaire, le réaménagement de la route 132 ferait en sorte que son commerce se retrouverait sur une route municipale dans un endroit moins visible pour sa clientèle (M. Gaétan Grenier, DM2, p. 2 et 4).

Dans l'éventualité où ce projet de réaménagement serait autorisé, ce commerce serait situé à une quarantaine de mètres de la route 132 (M. Michel Caron, DT2, p. 45). Selon la commission d'enquête, la notoriété du commerce et la proximité de l'intersection limiteraient considérablement les inconvénients anticipés liés à la perte de visibilité et d'accès. En effet, sa clientèle, majoritairement locale, est bien au fait de son emplacement et pourrait facilement y accéder malgré la modification apportée au parcours actuel. De plus, le réaménagement n'entraverait aucunement le déroulement normal des activités commerciales de cette entreprise et pourrait même lui être bénéfique en améliorant le temps de parcours pour ses livraisons.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que la rentabilité commerciale de l'entreprise Les Distributions G.A. enr. devrait être peu touchée par la voie de contournement prévue dans le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler puisque ses services s'adressent à une clientèle locale bien au fait de son emplacement.*

Le commerce ne serait pas affecté par le passage de la voie de contournement. Toutefois, l'insertion de la route à l'arrière de son commerce requerrait l'acquisition d'une bande de terrain par le MTQ, ce qui aurait pour effet de sectionner le lot en deux parties. Le propriétaire estime que cette situation entraînerait une diminution de la valeur marchande de son terrain. La revente du bâtiment ou un changement de vocation n'offrirait plus les mêmes avantages à un acquéreur éventuel. Pour le propriétaire actuel, le fractionnement de son terrain limiterait toute possibilité d'expansion future et sa valeur de revente (M. Gaétan Grenier, DM2, p. 2 et 3).

Selon le promoteur, ces pertes financières potentielles pourraient être évaluées au moment des négociations pour l'acquisition de l'emprise. Toutefois, le propriétaire devra démontrer le sérieux des projets d'agrandissement ou d'expansion commerciale qu'il comptait réaliser avant que le projet de réaménagement de la route 132 soit rendu public. Dans son évaluation, le MTQ entend considérer tous les éléments propres à influer sur le développement du commerce, notamment le zonage, l'utilisation actuelle et prévue de la propriété, les contraintes liées à l'empiètement d'une partie de la propriété, la limitation de la superficie restante et les autres facteurs pouvant avoir une incidence sur la croissance des activités commerciales en ce lieu. Pour le promoteur, il importe donc de préciser exactement avec le propriétaire les pertes financières appréhendées à la suite du passage de la route 132 sur sa propriété de façon à lui offrir un dédommagement équitable (MM. Victor Bérubé et Claude Bérubé, DT1, p. 81 à 84 ; DT2, p. 97 et 98).

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que l'éventuel passage de la nouvelle route 132 à travers le lot commercial, propriété de l'entreprise Les Distributions G.A. enr., entraînerait des restrictions aux usages permis dans la parcelle de terrain enclavée par la servitude de non-accès, ce qui peut représenter une contrainte pour le développement futur et possiblement entraîner une perte de valeur de cette propriété.*

Compagnie 9015-1036 Québec inc.

La Compagnie 9015-1036 Québec inc. exploite un commerce établi sous le nom de Dépanneur Mylène. Le dépanneur offre à sa clientèle différents services tels que la location de films, de jeux et de consoles vidéo ainsi que la vente de permis et d'articles de chasse et de pêche. Il fournit également des services postaux et la vente de denrées comestibles, de bières, de vin, de cigarettes et de billets de loterie (DM3).

Selon ses propriétaires, le dépanneur dessert, en tout premier lieu, une clientèle de proximité qui se compose de la population comprise entre la rue de l'Église à Pabos Mills et l'extrémité sud du quartier Newport. La location de consoles de jeux vidéo à la fine pointe de la technologie attire une clientèle plus éloignée, allant de Port-Daniel jusqu'au quartier Pabos. Le commerce bénéficie de l'apport saisonnier des touristes

qui fréquentent la Base de plein air de Bellefeuille et le camping du Parc du Bourg de Pabos. Par ailleurs, les propriétaires estiment que, durant la saison touristique, 20 % de leur chiffre d'affaires estival provient de la circulation de transit (M. Luc Gionest, DT3, p. 31 et 34).

L'accès au Dépanneur Mylène

Le projet de réaménagement de la route 132 en voie de contournement ne prévoit aucun nouvel accès au dépanneur. Selon les propriétaires, la clientèle de transit est absolument nécessaire à la survie de leur entreprise car, sans ce[illegible]-ci, le seuil de rentabilité ne peut être atteint. Sans accès à la route 132, ils appréhendent une baisse de leur chiffre d'affaires et craignent la fermeture de leur commerce (*ibid.*, p. 35).

Aucune étude particulière sur les effets qu'aurait la voie de contournement sur la rentabilité de ce commerce n'a été faite par le promoteur. Sur la base d'études antérieures portant sur les incidences commerciales d'une voie de contournement, le ministère des Transports note que certains commerces, tels qu'un marché d'alimentation, un dépanneur, une pharmacie, ont une dépendance faible au regard de la circulation de transit. *A contrario*, la rentabilité d'une station-service, d'un restaurant et d'un motel accuse une dépendance élevée face à une telle clientèle. De plus, le Ministère indique qu'une revue de la documentation de différents cas au Québec et aux États-Unis montre que les commerces contournés maintiennent, pour la plupart, leurs activités commerciales en développant de nouvelles stratégies de marketing ou en diversifiant leurs activités (DA2, p. 1 et 2).

Le ministère des Transports ne prévoit pas de compensation financière en ce qui a trait aux pertes de revenus d'un commerce subséquentes à la réalisation d'un projet routier, à moins que le Ministère ne procède à son acquisition. La jurisprudence lui permet de croire que le Ministère ne pourrait être tenu responsable de la perte de revenus d'un commerce isolé à la suite d'un détournement d'une route (M. Victor Bérubé, DT1, p. 76). Il s'appuie sur une décision du Tribunal administratif du Québec en date du 18 janvier 2001, dans laquelle il est fait mention que « celui qui s'installe en se basant sur l'achalandage de la route ne détient aucun droit acquis au trafic qui circule sur une route pas plus que le changement de tracé d'une route ne confère de droit acquis à un tel dommage (diminution du chiffre d'affaires) » (DA14). En outre, ce jugement précise que des causes de réclamations pour ce type de dommages seraient de plus en plus rares puisqu'une perte financière ne peut être compensée par le Ministère si le propriétaire a un accès à une voie publique (*ibid.*).

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que la voie de contournement projetée pourrait entraîner des répercussions mineures sur les activités commerciales du Dépanneur Mylène, un service de proximité. En l'absence d'une étude de marché exhaustive, il lui est difficile de chiffrer d'éventuelles pertes financières occasionnées par le détournement de la circulation de transit.*

La visibilité du Dépanneur Mylène

Lors de l'audience publique, le promoteur a suggéré l'installation d'un affichage sur la nouvelle route 132 à l'approche de l'intersection menant au dépanneur. Le ministère des Transports peut autoriser plusieurs types d'affichage aux abords d'une route provinciale en respectant la *Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation* (L.R.Q., c. A-7.0001). Toutefois, il n'accorde pas de permis pour l'installation d'un panneau publicitaire pour un dépanneur. Cette prérogative revient plutôt aux municipalités (M. Victor Bérubé, DT1, p. 92 et 96 ; DQ5.1).

La réglementation municipale stipule que le commerce doit s'afficher à l'endroit où il exerce. La Ville de Chandler a indiqué qu'elle n'entend pas modifier sa réglementation pour permettre l'affichage commercial du Dépanneur Mylène tel que le promoteur l'a suggéré (M. Philippe Berger, DT1, p. 97 à 99 ; DQ6.1 ; DB8, p. 98). Malgré cette démarche du promoteur, les propriétaires du Dépanneur Mylène ne sont pas intéressés par un affichage commercial à distance, le long de la nouvelle route 132. Leur demande est simple : avoir un accès direct au nouveau tronçon routier (M. Luc Gionest, DT3, p. 41).

- *La commission d'enquête constate que la réglementation municipale de la Ville de Chandler interdit l'affichage sur tout terrain autre que celui où l'établissement commercial est situé. De ce fait, la mesure de compensation relative à un affichage à distance, proposée par le ministère des Transports, ne pourrait être réalisée.*

Le déplacement du Dépanneur Mylène

Les propriétaires réclament l'abandon de la servitude de non-accès dans leur secteur afin qu'ils puissent déplacer leur commerce en bordure de la nouvelle route. Ils allèguent que cette modification au projet ne menacerait pas la sécurité routière. Ces derniers proposent, toutefois, de diminuer la vitesse autorisée sur ce tronçon pour ne pas compromettre l'objectif de sécurité recherché par le ministère des Transports (M. Luc Gionest, DT3, p. 39 à 41 ; Compagnie 9015-1036 Québec inc, DM3).

Selon le MTQ, il serait inconséquent d'investir plus de 13 M$ pour la réalisation d'une voie de contournement et d'y permettre des accès, que ce soit pour des résidences ou des commerces. Pour le Ministère, le réaménagement de la route 132 vise un contournement sécuritaire du quartier Pabos Mills. Ainsi, la servitude de non-accès

sur cette voie de contournement concourt à l'atteinte de l'objectif de limitation des conflits entre la circulation locale et de transit (M. Victor Bérubé, DT1, p. 92). La Ville de Chandler précise qu'aucune entrée ne serait permise sauf pour une rue collectrice d'un nouveau développement résidentiel. Cependant, la mauvaise situation économique et les nombreux terrains disponibles pour la construction résidentielle dans des développements existants ne créent pas de demande pour un nouveau développement domiciliaire (M. Philippe Berger, DT1, p. 72). La commission d'enquête rappelle que l'accès à un commerce augmente de 14 % le nombre d'accidents.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que l'implantation d'un commerce de proximité le long de la voie de contournement de la nouvelle route 132 à Chandler irait à l'encontre de l'objectif du ministère des Transports qui consiste à limiter les conflits d'usage entre la circulation locale et la circulation de transit afin de réduire le risque d'accident.*

Les projets de développement de la Compagnie 9015-1036 Québec inc.

La compagnie serait amputée d'une bande de ses terrains par le passage de la route, ce qui entraînerait le sectionnement des lots. Les actionnaires estiment que cet empiètement jumelé à l'absence d'accès à la voie de contournement leur porte un préjudice grave et entrave leurs projets de développement.

Leur propriété s'étend jusqu'au lac Blanc et les actionnaires auraient envisagé la construction d'une série de chalets de villégiature sur le bord de ce lac (M. Luc Gionest, DT3, p. 43). Toutefois, à ce jour, aucune démarche n'aurait été effectuée auprès de la Ville de Chandler pour connaître les contraintes réglementaires à propos de la construction à cet endroit. Vu l'absence d'une route, l'accès aux chalets nécessiterait la construction d'une rue. Or, le tracé retenu par le ministère des Transports ferait en sorte que la distance entre la voie de contournement et le lac Blanc serait d'à peine 100 m, espace insuffisant pour respecter la distance de 300 m entre les chalets et la rue, qu'exige la réglementation municipale (MM. Michel Caron et Philippe Berger, DT1, p. 88 et 90).

Il y a quelques années, les propriétaires auraient envisagé la possibilité d'entreprendre une démarche formelle auprès d'une pétrolière qui semblait intéressée à s'installer dans la région. Finalement, aucune démarche n'aurait été entreprise puisque les actionnaires auraient décidé de mettre en veilleuse leur projet dans la perspective du réaménagement de la route 132. Ils considèrent maintenant que la servitude de non-accès à la voie de contournement est un frein majeur à leur projet d'installation d'une station-service jumelée à un dépanneur. Ils estiment qu'il serait impossible de

rentabiliser ces investissements sans un accès direct à la route 132 (M. Luc Gionest, DT3, p. 43 et 44).

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le cloisonnement des terrains et la servitude de non-accès rattachée au projet de réaménagement de la route 132 à Chandler sont de nature à restreindre le développement commercial de la propriété où est situé le Dépanneur Mylène.*

Les retombées économiques

Sur la base de l'avant-projet préliminaire, le ministère des Transports estime que le réaménagement de la route 132 entraînerait des débours d'environ 13,2 M$. En ce qui concerne les retombées économiques régionales, le promoteur évalue que l'exécution des travaux entraînerait des retombées d'environ 5,7 M$. Le projet conduirait à la création de 105 années-personnes en période de construction, dont 43 années-personnes liées directement aux travaux de construction. Notons qu'aucun emploi ne serait créé durant l'exploitation du nouveau tronçon (DA2, p. 8 à 10).

Certains types de travaux pourraient nécessiter l'apport de ressources locales compte tenu de l'expertise disponible dans la MRC du Rocher-Percé, notamment pour le déboisement, la structure et le revêtement de la chaussée, le bétonnage et l'aménagement paysager. L'achat de matériaux, le recours à des fournisseurs locaux de biens et de services, l'octroi par l'entrepreneur général de sous-contrats à des entrepreneurs locaux, la main-d'œuvre nécessaire pour la surveillance du chantier, les frais occasionnés pour l'hébergement et la restauration des travailleurs pourraient, également, générer des retombées pour la région.

Pour la commission d'enquête, le recours à des sous-traitants régionaux et à la main-d'œuvre locale devrait être encouragé par le ministère des Transports afin d'assurer une participation active des différents acteurs socio-économiques régionaux. Une telle participation permettrait une amélioration de la qualité de vie en soutenant l'accès au travail pour une population qui subit un taux de chômage élevé.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports devrait privilégier les entreprises locales et régionales pour le réaménagement de la route 132 à Chandler de manière à soutenir l'emploi en région et à maximiser les retombées économiques. Cette façon de faire est porteuse d'une meilleure qualité de vie pour la population de cette région.*

L'aménagement de la Route verte

En raison de la faible largeur des accotements, du débit et de la vitesse de la circulation, le pont actuel enjambant la rivière de l'Anse aux Canards n'est pas sécuritaire pour les piétons et les cyclistes dont certains viennent de la Route verte[1] (M. Lorenzo Albert, DT3, p. 4 ; Unité régionale loisir et sport Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 2007).

Du quartier Pabos Mills au centre-ville de Chandler, la Route verte devrait être aménagée en bordure de la route de l'Anse-aux-Canards et du chemin de la Plage tandis que, dans le quartier de Newport, elle longerait la route 132. Dans son étude d'impact, le ministère des Transports prévoyait la possibilité d'intégrer une partie de la Route verte dans l'ancien corridor de la route 132. Selon cette proposition, une passerelle aurait été aménagée au droit du pont de la Rivière-de-l'Anse-aux-Canards pour permettre le passage des cyclistes une fois l'ancien pont démoli (PR3.1, p. 57 ; annexe 7, cartes 5 et 6 ; PR5.1, p. 20).

La MRC du Rocher-Percé et la Ville de Chandler sont d'avis que, dans le secteur de l'Anse aux Canards, la Route verte devrait être plutôt aménagée le long de la nouvelle route 132. Une bande asphaltée d'une largeur de 1,75 m devrait alors être aménagée sur les accotements de la nouvelle route (DQ8.1, p. 1 et 2). La largeur des accotements prévus sur le nouveau tronçon serait de 3 m de chaque côté de la route, avec un trottoir dans la partie semi-urbaine[2] du quartier Newport. Le long du tronçon restant, les accotements seraient également de 3 m avec une bande asphaltée de 1,5 m. Sur le pont, les accotements seraient d'une largeur minimale de 2,5 m et ils seraient complètement asphaltés. Si ce scénario devait être retenu pour l'itinéraire de la Route verte, le MTQ entend asphalter les accotements sur une largeur de 1,75 m au lieu du 1,50 m prévu dans l'étude d'impact (DQ9.1, p. 1).

Les accotements asphaltés assureraient des déplacements sécuritaires autant pour les cyclistes que pour les piétons, particulièrement à l'approche du nouveau pont au-dessus de la rivière de l'Anse aux Canards. Pour des raisons d'efficacité économique, la commission d'enquête estime qu'il serait opportun que le ministère des Transports saisisse l'occasion que présente le réaménagement de la route 132 pour prévoir l'asphaltage d'une partie des accotements sur une bande de 1,75 m

1. La Route verte, dont l'aménagement a débuté en 1995, comprend deux axes du nord au sud et d'ouest en est jusqu'à Gaspé. La Route verte sillonne les régions du Québec sur plus de 4 000 km, ce qui fait d'elle le plus grand réseau cyclable en Amérique du Nord. Une fois terminé, l'itinéraire comptera 4 300 km. [En ligne (26 novembre 2008) : www.routeverte.com/rv/index.php].
2. Cette section se situe entre la route des Cyr et la route Albert, soit entre les chaînages approximatifs de 10+ 000 à 10+ 830 (DQ9.1, p. 1).

dans le but d'assurer la sécurité des usagers de la Route verte. Les gestionnaires de la Route verte, la MRC du Rocher-Percé et la Ville de Chandler devraient être consultés à cet égard.

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports, les gestionnaires de la Route verte, la Ville de Chandler et la MRC du Rocher-Percé doivent saisir l'occasion offerte sur le plan économique, dans l'éventualité du réaménagement de la route 132 à Chandler, pour y intégrer l'infrastructure nécessaire au maintien de la continuité de la Route verte dans le quartier Newport.*

Conclusion

Le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler par le ministère des Transports s'inscrit dans le contexte des travaux d'amélioration de la route 132 ayant cours en Gaspésie depuis la fin des années 1990. Le but de ce projet est d'améliorer la sécurité et la fluidité routières sur ce tronçon d'environ quatre kilomètres afin de le rendre conforme aux normes modernes d'une route nationale. La présence de nombreuses intersections, le grand nombre d'accès résidentiels et des déficiences dans la géométrie de la route font en sorte que la majeure partie de ce tronçon de route est classée accidentogène par le Ministère. Pour ces raisons, la commission d'enquête estime que le réaménagement de ce segment de la route 132 est justifié. De plus, ce réaménagement reçoit l'appui des autorités municipales et des participants à l'audience publique qui reconnaissent sa nécessité.

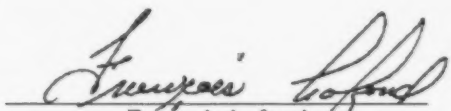
Relativement à la protection de l'environnement et à la préservation de la biodiversité, la commission d'enquête est d'avis qu'il importe que les aménagements compensatoires des pertes éventuelles dans le marais estuarien de la rivière de l'Anse aux Canards comportent une marge de manœuvre pour pallier les incertitudes au regard de l'efficacité écologique des habitats reconstitués. En ce qui concerne la tourbière qui serait traversée par la nouvelle route 132, un suivi devra être entrepris par le ministère des Transports afin d'évaluer l'impact réel de la route sur ce milieu humide et, en cas de répercussion sur la pérennité de celui-ci, y apporter les correctifs requis.

La plupart des 154 logis sis en bordure de la nouvelle route 132 jouiraient d'une amélioration de leur ambiance sonore, particulièrement ceux qui se retrouveraient éloignés de la circulation de transit par la voie de contournement. Toutefois, l'avant-projet préliminaire souligne que le réaménagement de la route 132 entraînerait une détérioration du climat sonore qui serait d'intensité moyenne, pour treize logis, et forte, pour un autre. Avant une éventuelle autorisation du projet, le ministère des Transports devra revoir l'évaluation des répercussions de la route sur l'ambiance sonore afin d'appliquer des mesures d'atténuation conformément à sa *Politique sur le bruit routier*, et ce, en consultation avec les résidants touchés.

Finalement, l'enjeu principal du projet a trait au contournement de deux commerces par la nouvelle route 132, les reléguant à une route municipale. La commission d'enquête évalue que, pour ces commerces, les pertes économiques devraient être faibles puisque leur emplacement est peu propice à changer les habitudes de leur clientèle à prédominance locale. Par contre, la commission d'enquête reconnaît que

le morcellement des propriétés résultant du passage de la nouvelle route 132 et la servitude de non-accès qui y est greffée pourraient restreindre les possibilités de développement commercial sur ces lots.

Fait à Québec,



François Lafond
Président de la commission

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Maude Durand, analyste
Guy Fortin, analyste-expert

Avec la collaboration de :
Anne Lacoursière, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Lucie Lepage, agente de secrétariat
Julie Olivier, conseillère en communication

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M. Claude Gionest	Comité des citoyens de Pabos Mills M. Luc Gionest
Compagnie 9015-1036 Québec inc. M. Luc Gionest	Les Distributions G.A. enr. M. Gaétan Grenier

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 8 septembre 2008.

La commission d'enquête et son équipe

La commission	Son équipe
François Lafond, président	Maude Durand, analyste Guy R. Fortin, analyste-expert Anne Lacoursière, coordonnatrice du secrétariat de la commission Lucie Lepage, agente de secrétariat Julie Olivier, conseillère en communication Avec la collaboration de : Bernard Desrochers, responsable de l'infographie Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Les 26 et 27 août et le 3 septembre 2008	Rencontres préparatoires tenues à Chandler, Rimouski et Québec

1re partie	2e partie
16 et 17 septembre 2008 Base de plein air de Bellefeuille, Chandler	15 octobre 2008 Base de plein air de Bellefeuille, Chandler

Le promoteur

Ministère des Transports	M. Victor Bérubé, porte-parole Mme Janine Banville M. Mario Bergeron M. Claude Bérubé M. Charles H. Blais M. Berthold Bussières M. Serge Rhéaume
Son consultant	
GENIVAR Société en commandite	M. Paul-David Bouffard M. Michel Caron M. Claude Thivierge

Les personnes-ressources

Mme Valérie Saint-Amant, porte-parole M. Hervé Chatagnier M. Daniel Spooner	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M. Martin Dorais	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
Mme Marie Chagnon	Ministère de la Santé et des Services sociaux
M. Félix Caron M. Jean-Yves Cyr	MRC-CLD Le Rocher-Percé
M. François Hazel	Pêches et Océans Canada
M. Philippe Berger	Ville de Chandler

Les participants

		Mémoires
MM. Lorenzo Albert et Ludger Albert		DM1
M. Armand Blais		
M. Luc Gionest		
M. Romuald Huard		DM5
M. Guy Lantin		
Comité des citoyens de Pabos Mills	M. Luc Gionest	DM4
Compagnie 9015-1036 Québec inc.	M. Luc Gionest	DM3
Les Distributions G.A. enr.	M. Gaétan Grenier	DM2

Au total, cinq mémoires ont été déposés à la commission d'enquête, dont trois ont été présentés en séance publique. Quant aux mémoires non présentés, la commission d'enquête a pris les dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale et scolaire
de Chandler

Bureau du BAPE
Québec

Université du Québec à Montréal
Montréal

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 11 novembre 1999, 11 pages et annexes.

PR2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, janvier 2000, 29 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

PR3.1 *Étude d'impact*, rapport principal, mars 2005, 153 pages et annexes.

PR3.2 *Résumé*, avril 2008, 63 pages.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 21 juillet 2005, 9 pages.

PR5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et du ministère des Pêches et des Océans Canada*, rapport complémentaire, octobre 2007, 52 pages et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 6 mai 2005 au 11 janvier 2008, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 9 avril 2008, 3 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

Par le promoteur

DA1 GENIVAR. *Projet de compensation de l'habitat du poisson – Amélioration de la route 132 à Chandler, quartiers Newport et Pabos Mills*, septembre 2008, 2 pages et carte.

DA2 GENIVAR. *Impacts économiques – Amélioration de la route 132 à Chandler, quartiers Newport et Pabos Mills, Variante B-3*, août 2008, 11 pages.

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Gestion des corridors routiers – Impacts économiques des déviations sur les communes contournées : revue de littérature*, septembre 1998, 50 pages.

DA4 MINISTÈRE DU TOURISME ET MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique de signalisation touristique – Critères d'admissibilité 2006*, 32 pages.

DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour des données de circulation et de sécurité routière*, septembre 2008, 22 pages.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier, mars 1998*, 13 pages.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse de l'impact sonore par la circulation, septembre 2008*, 7 pages.

DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête origine-destination Pabos Mills – Rapport final*, 15 novembre 2004, 16 pages et annexes.

DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Principaux projets majeurs réalisés au cours des dernières années et le projet à venir, Chandler*, septembre 2008, carte.

DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Principaux projets majeurs réalisés au cours des dernières années et projetés, de Grande-Vallée à Pointe-à-la-Croix*, septembre 2008, carte.

DA10.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste descriptive des projets présentés sur la carte* DA10, 4 pages.

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, septembre 2008, 6 pages.

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine*, septembre 2004, 108 pages.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan d'action 2004-2009 relatif au Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine*, mars 2004, 27 pages et annexes.

DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Détournement d'une route – Lois et jurisprudence*, septembre 2008, pagination diverse.

DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modalités d'expropriation en milieu agricole*, septembre 2008, 10 pages.

DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tracé discuté avec la Ville de Chandler à la fin des années 1990*, septembre 2008, 3 pages et carte.

DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet à la séance du 16 septembre 2008*, 25 transparents.

DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sonore*, présentée à la séance du 16 septembre 2008, 14 transparents.

DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulation animée de la route projetée présentée à la séance du 16 septembre 2008*.

DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulations visuelles des panneaux publicitaires à l'intersection des routes 132 et de l'Anse-aux-Canards*, 2 pages.

DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement sur 3,8 km de la route 132 à Chandler dans les quartiers de Newport et Pabos Mills*, carte.

DA22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Entente n° 31-132 intervenue entre le ministère des Transports et les municipalités de Pabos Mills et Newport à l'égard de la préparation des plans et devis pour la reconstruction de la route 132*, décembre 2000, pagination diverse.

DA23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions des séances des 16 et 17 septembre 2008 relativement aux relevés sonores et à la révision de la* Politique sur le bruit, 24 septembre 2008, 2 pages.

DA24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Commentaires concernant le niveau de service des secteurs de la route 132 entre les municipalités de Grande-Rivière et Carleton-sur-Mer*, 26 septembre 2008, 3 pages.

DA25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Variantes A1 et B3 présentées par le Ministère lors de la rencontre publique tenue en 2004*, carte.

Par les personnes-ressources

DB1 INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC. *Les risques d'intoxication au monoxyde de carbone associés au dynamitage en milieu habité*, septembre 2000, 23 pages.

DB2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Une démarche équitable et transparente – Traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides*, dépliant à cinq volets.

DB3 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Note d'instructions 98-01 sur le bruit*, révisée le 9 juin 2006, 22 pages.

DB4 MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS. *Lignes directrices concernant l'utilisation d'explosifs à l'intérieur ou à proximité des eaux de pêche canadiennes*, 1998, 34 pages.

DB5 MRC PABOK. *Extraits pertinents du schéma d'aménagement du territoire*, 5 avril 1989, pagination diverse.

DB6 MRC DU ROCHER-PERCÉ. *Grandes affectations du schéma d'aménagement – Ville de Chandler, secteur Pabos Mills*, 16 septembre 2008, carte.

DB7 VILLE DE CHANDLER. *Règlement n° 2006-URBA-001 sur le plan d'urbanisme*, entré en vigueur le 15 mars 2006, 15 pages.

DB8 VILLE DE CHANDLER. *Règlement n°2006-Z-001 relatif au zonage*, entré en vigueur le 15 mars 2006, 116 pages.

DB8.1 VILLE DE CHANDLER. *Extrait de l'annexe A du règlement n°2006-Z-001 relatif au zonage*, non paginé.

DB9 VILLE DE CHANDLER. *Plans de zonage* 3/9 et 4/9, 15 juin 2005.

DB10 COMITÉ SUR LA SITUATION DES ESPÈCES EN PÉRIL AU CANADA. *Évaluation et rapport de situation du COSEPAC sur l'Anguille d'Amérique au Canada*, 2006, 80 pages.

DB11 DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Réponses aux questions de la commission à la séance publique du 17 septembre 2008*, 6 octobre 2008, 3 pages.

DB12 VILLE DE CHANDLER. *Correspondance confirmant l'accord de la Ville de Chandler avec le tracé proposé par le ministère des Transports*, 1er octobre 2008, 1 page.

Les demandes d'information de la commission d'enquête

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Chandler concernant le nombre de résidants permanents et saisonniers des secteurs visés par le projet*, 23 septembre 2008, 1 page.

DQ1.1 VILLE DE CHANDLER. *Réponses aux questions du document DQ1*, 1 page.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant le document* Projet de compensation d'habitat du poisson *déposé par le ministère des Transports*, 23 septembre 2008, 2 pages.

DQ2.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponses aux questions du document DQ2*, 24 septembre 2008, 2 pages.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Pêches et Océans Canada concernant le document* Projet de compensation d'habitat du poisson *déposé par le ministère des Transports*, 23 septembre 2008, 2 pages.

DQ3.1 PÊCHES ET OCÉANS CANADA. *Réponses aux questions du document DQ3*, 14 octobre 2008, 4 pages.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Ressources naturelles et de la Faune concernant le document* Projet de compensation d'habitat du poisson *déposé par le ministère des Transports*, 23 septembre 2008, 2 pages.

DQ4.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Réponses aux questions du document DQ4*, 1er octobre 2008, 2 pages.

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant les travaux de plantation, le nombre de propriétés privées qui seraient amputées d'une parcelle de leur terrain, la réglementation concernant l'affichage, l'accès à certains lots à partir du nouveau tracé et la rétrocession d'une partie de l'actuelle route à la Ville de Chandler*, 3 octobre 2008, 2 pages.

DQ5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ5*, 9 octobre 2008, 7 pages.

DQ5.1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Architecture de paysage*, extrait du tome IV du chapitre 1 des normes de conception du Ministère, 15 juin 2007, 13 pages.

DQ5.1.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plantation de jeunes plants en multicellule*, extrait du tome IV du chapitre 1 des normes de conception du Ministère, 15 juin 2007, 14 pages.

DQ5.1.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Dispositifs de retenue*, extrait du tome I du chapitre 13 des normes de conception du Ministère, 15 juin 2006, 18 pages.

DQ5.1.4 QUÉBEC. Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et des organismes publics, [A-6.01, r. 0.01], dernière version disponible, 10 septembre 2008, 5 pages.

DQ5.1.5 QUÉBEC. *Loi sur la voirie*, L.R.Q., V-9, à jour au 1er août 2008, 14 pages.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Chandler à l'égard de l'affichage et du nombre de logements situés entre le début et la fin du projet*, 3 octobre 2008, 1 page.

DQ6.1 VILLE DE CHANDLER. *Réponses aux questions du document DQ6*, 6 octobre 2008, 14 pages.

DQ7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement à la tourbière de type ombrotrophe que traverserait la route projetée*, 3 octobre 2008, 1 page.

DQ7.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponses aux questions du document DQ7*, 15 octobre 2008, 3 pages.

DQ8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la MRC du Rocher-Percé à l'égard de la Route verte*, 3 octobre 2008, 2 pages.

DQ8.1 MRC DU ROCHER-PERCÉ. *Réponses aux questions du document DQ8*, 6 octobre 2008, 2 pages.

DQ9 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant son intention de réaliser des accotements asphaltés de 1,75 m sur la route projetée dans le quartier Newport, les travaux prévus sur le futur pont de la Rivière-de-l'Anse-aux-Canards et le coût d'aménagement de la Route verte le long de la nouvelle route projetée*, 10 octobre 2008, 1 page.

DQ9.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ9*, 17 octobre 2008, 3 pages.

DQ9.1.1 VILLE DE CHANDLER. *Plan de zonage* 3/9, 15 juin 2005.

DQ9.1.2 VILLE DE CHANDLER. *Grille des usages et normes pour la zone 414 de la municipalité*, 1 page.

DQ9.1.3 QUÉBEC. *Article 256.3 de la* Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., c. A-19.1, à jour au 1er août 2008, 1 page.

DQ10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant le relevé sonore effectué sur la route Albert et l'existence d'une politique définissant les critères permettant de délimiter des zones de non-accès le long des routes de déviation ou de contournement*, 17 octobre 2008, 1 page.

DQ10.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ10*, 23 octobre 2008, 4 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler.*

DT1 Séance tenue le 16 septembre 2008 en soirée à Chandler, 105 pages.

DT2 Séance tenue le 17 septembre 2008 en après-midi à Chandler, 124 pages.

DT3 Séance tenue le 16 octobre 2008 en soirée à Chandler, 47 pages.

Pages intérieures imprimées sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.